

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: 08/2015

Masterplan Mobilität für die Region Heide

Zwischenbericht: Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

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

Abstract

Der im Rahmen der Umsetzung des Stadt-Umland-Konzeptes (SUK) zu entwickelnde 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 1. Zwischenbericht fasst die Ergebnisse der Bestandsaufnahme einschließlich der daraus abgeleiteten Schwachstellenanalyse zusammen und erläutert diese.

Eine umfassende **Datenanalyse** zeigte u. a., dass die Bevölkerungsentwicklung in der SUK-Region von 2000 bis 2013 leicht positiv verlaufen ist. Für die Verkehrssituation wesentlich ist auch die anhand von Arbeitsmarktdaten nachgewiesene Funktion des Mittelzentrums Heide als zentraler Versorgungsschwerpunkt der Region mit einem starken Einpendlerüberschuss.

Die im Oktober/November 2014 durchgeführte **Öffentlichkeitsbeteiligung** mit einer Vielzahl an gemeldeten Problempunkten und Verbesserungsvorschlägen offenbarte das große Interesse der Bevölkerung an Verkehrsthemen. Die größte Aufmerksamkeit wurde dem Fahrradverkehr mit 40% der eingegangenen Meldungen zuteil. Im Bericht findet sich u. a. ein Ranking der aus Sicht der Einwohner drängendsten Verkehrsprobleme in Form von Top 5-Nennungen je Verkehrsmittel.

Im Ergebnis einer detaillierten **Verkehrsanalyse** führt im **Kfz-Verkehr** die Bündelung starker Verkehrsströme auf den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen insbesondere in stadtzentralen Bereichen zu erheblichen Verkehrsbelastungen bei einer gleichzeitigen großen Bedeutung der Ost-West-Achse B 203 für den überörtlichen Verkehr. Im **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** sind zahlreiche Schwächen zu konstatieren, die insgesamt zu einer geringen Attraktivität und Nutzung dieses Verkehrsmittels führen.

Aufschluss über das Mobilitätsverhalten in der Region Heide geben die Ergebnisse einer **Haushaltsbefragung**, die im 1. Quartal 2015 durchgeführt wurde. Sie sind im Kapitel 8 ausführlich verbal und grafisch dargestellt und zeigen u. a., 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.

In einer abschließenden **Zusammenfassung und Schwachstellenanalyse** werden die ermittelten Daten und die aus diesen gezogenen Schlüsse im Hinblick auf die weitere Masterplan-Bearbeitung nach den einzelnen Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr gegliedert. Es erfolgt eine Fokussierung auf die Schwachstellen, denen jedoch die erkennbaren Stärken des Verkehrssystems in Heide und im Heider Umland vorangestellt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Ziele	3
3	Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme	4
4	Datenanalyse	6
4.1	Bevölkerungsentwicklung	6
4.2	Arbeitsmarktdaten	7
4.3	Identifizieren von schwerpunktmäßigen Verkehrserzeugern	9
4.4	Verkehrsunfallstatistik	10
5	Öffentlichkeitsbeteiligung	12
5.1	Onlinebeteiligung	12
5.2	Flyer	12
5.3	Ergebnisse	13
6	Verkehrsanalyse MIV	16
6.1	Zählraten aus Lichtsignalanlagen	16
6.1.1	Einführung	16
6.1.2	Umrechnung auf das Jahresmittel	17
6.1.3	Ergebnisse	17
6.2	Verkehrserhebung nach der Fahrzeugkennzeichenmethode	18
6.2.1	Einführung	18
6.2.2	Durchführung	18
6.2.3	Ergebnisse	19
7	Verkehrsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr	21
7.1	Betreiber	21
7.2	Liniennetz	21
7.3	Anschlussqualität	21
7.4	Taktzeiten	22
7.5	Ausstattung der Haltestellen	24
7.6	Fahrgastinformation	24
8	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	25
8.1	Einführung	25

8.2	Inhalt der Befragung	25
8.3	Auswertung und Hochrechnung	25
8.4	Ergebnisse	26
8.4.1	Zusammenfassung allgemeiner Daten	26
8.4.2	Zentrale Mobilitätskenngrößen	26
8.4.3	Motorisierter Individualverkehr	30
8.4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	32
8.4.5	Radverkehr	33
8.4.6	Mobilitätsverhalten nach Altersgruppen	35
8.4.6.1	Allgemeine Kennwerte und Modal Split	35
8.4.6.2	Motorisierter Individualverkehr	38
8.4.6.3	Öffentlicher Personennahverkehr	40
8.4.6.4	Radverkehr	41
8.5	Fazit	43
9	Ergebnisse der 2. PAG-Sitzung mit Planungswerkstatt	45
10	Zusammenfassung und Schwachstellenanalyse	48
10.1	Einführung	48
10.2	Fußgängerverkehr	48
10.3	Radverkehr	49
10.4	Öffentlicher Personennahverkehr	50
10.5	Motorisierter Individualverkehr	51
11	Weitere Vorgehensweise	52

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1.1: Untersuchungsgebiet Region Heide.....	2
Abbildung 4.1: Altersstruktur in der Region Heide	7
Abbildung 5.1: Ergebnisse der Online-Beteiligung, Auszug	12
Abbildung 5.2: Verteilung der Onlinebeiträge	13
Abbildung 6.1: Lage der ausgewerteten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage.....	16
Abbildung 6.2: Auszug Verkehrsbelastungen Innenstadt Heide.....	17
Abbildung 6.3: Übersicht der Erhebungsstellen	19
Abbildung 6.4: Durchgangsverkehr (DV)	20
Abbildung 7.1: Anschlussqualitäten am Bahnhof Heide.....	22
Abbildung 8.1: Hauptwegezwecke.....	27

Abbildung 8.2: Vergleich Hauptverkehrsmittel – Modal Split	28
Abbildung 8.3: Dauer der Wege nach Hauptverkehrsmittel.....	29
Abbildung 8.4: Länge der Wege nach Hauptverkehrsmittel	29
Abbildung 8.5: Anzahl der Pkw in den Haushalten	30
Abbildung 8.6: Häufigkeit der Pkw-Nutzung.....	31
Abbildung 8.7:Übliche Nutzung nach Kreistypen 2002 und 2008.....	31
Abbildung 8.8: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung	33
Abbildung 8.9: Anzahl der Fahrräder in den Haushalten.....	34
Abbildung 8.10: Häufigkeit der Fahrradnutzung.....	35
Abbildung 8.11: Mobilität am Stichtag.....	36
Abbildung 8.12: Modal Split nach Altersgruppen in Heide	37
Abbildung 8.13: Modal Split nach Altersgruppen im Umland	37
Abbildung 8.14: Modal Split nach Altersgruppen deutschlandweit	38
Abbildung 8.15: Häufigkeit der Pkw Nutzung nach Altersgruppen - Heide	39
Abbildung 8.16: Häufigkeit der Pkw Nutzung nach Altersgruppen - Umland	39
Abbildung 8.17: Häufigkeit der ÖPNV Nutzung nach Altersgruppen - Heide.....	40
Abbildung 8.18: Häufigkeit der ÖPNV Nutzung nach Altersgruppen - Umland.....	41
Abbildung 8.19: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Altersgruppen - Heide.....	42
Abbildung 8.20: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Altersgruppen - Umland	43
Abbildung 9.1: Ergebnisse der 2. PAG-Sitzung	46
Abbildung 11.1: Weitere Vorgehensweise	52

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4.1: Bevölkerungsentwicklung.....	6
Tabelle 4.2: Zusammenfassung der Strukturdaten	8
Tabelle 4.3: Top-10 Quellorte der Einpendler, Stand 2009	9
Tabelle 4.4: Top-10 Zielorte der Auspendler, Stand 2009.....	9
Tabelle 4.5: Unfallhäufungsstellen in Heide und den Umlandgemeinden	11
Tabelle 5.1: Hinweise zum Radverkehr: Top 5-Nennungen.....	13
Tabelle 5.2: Hinweise zum Kfz-Verkehr: Top 5-Nennungen	14
Tabelle 5.3: Hinweise zum Fußgängerverkehr: Top 5-Nennungen	14
Tabelle 5.4: Hinweise zum ÖPNV: Top 5-Nennungen	15
Tabelle 7.1: Taktzeiten, werktags	24
Tabelle 10.1: Stärken und Schwachstellen – Fußgängerverkehr	48
Tabelle 10.2: Stärken und Schwachstellen – Radverkehr.....	49
Tabelle 10.3: Stärken und Schwachstellen – Öffentlicher Personennahverkehr	50
Tabelle 10.4: Stärken und Schwachstellen – Motorisierter Individualverkehr	51

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1.1	Points of Interest
Anlage 1.2	Unfalltypensteckkarten
Anlage 2.1	Mängelkarten Fußgänger
Anlage 2.2	Mängelkarten Radverkehr
Anlage 2.3	Erreichbarkeit Innenstadt im Fußgänger- und Radverkehr
Anlage 2.4	Vorhandene Radverkehrsanlagen
Anlage 2.5	Vorhandene Fußgängeranlagen
Anlage 3.1	Mängelkarte Öffentlicher Personennahverkehr
Anlage 3.2	Liniennetz
Anlage 3.3	Haltestelleneinzugsbereiche
Anlage 3.4	Haltestellenausstattung
Anlage 3.5	Bedienungshäufigkeit
Anlage 4.1	Mängelkarte Fließender Kfz-Verkehr
Anlage 4.2	Erhebungsstellen
Anlage 4.3	Hauptstraßennetz
Anlage 4.4	Umfeldsensibilität
Anlage 4.5	Verträglichkeiten
Anlage 5.1	Mängelkarte Ruhender Kfz-Verkehr
Anlage 5.2	Parkraumangebot
Anlage 5.3	Erreichbarkeit Parkraumangebot Innenstadt
Anlage 5.4	Auslastung Parken Innenstadt
Anlage 6.1	Unterlagen Haushaltsbefragung, Vorankündigung
Anlage 6.2	Unterlagen Haushaltsbefragung
Anlage 7.1	Verkehrsbelastungen MIV 2014
Anlage 8	Mängellisten

1 Anlass und Aufgabenstellung

Um sich den großen Herausforderungen infolge veränderter demografischer Randbedingungen und neuer wirtschaftsstruktureller Bedingungen zu stellen, haben 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 gemeinsam ein Stadt-Umland-Konzept (SUK) erarbeitet und eine entsprechende Kooperationsvereinbarung getroffen.

Die Umsetzung des SUK in die Praxis ist Aufgabe der Entwicklungsagentur Region Heide. In diesem Zusammenhang hat die Agentur die Entwicklung eines Masterplans Mobilität für die Region Heide beauftragt.

Im Rahmen der Erarbeitung des SUK wurden unter anderem bereits die folgenden Handlungsfelder identifiziert:

- > 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)

Der zu entwickelnde Masterplan soll die Qualitäten eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) aufweisen und gleichzeitig als Mobilitätskonzept zur Daseinsvorsorge fungieren, wobei insbesondere die folgenden Aspekte von Bedeutung sind:

- > Beschreibung des Leitbildes und der Leitlinien der verkehrlichen Entwicklung der Region bis zum Prognosehorizont 2025 und darüber hinaus
- > Besondere Berücksichtigung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen:
 - Demografischer Wandel
 - Entwicklung der Energiekosten
 - Klimaschutz
 - Alternative Mobilitätsangebote
- > Schaffung einer Mobilitätssituation gemäß den heutigen und v. a. künftigen Bedürfnissen von Bürgern, Unternehmen und sonstigen Akteuren der Region
- > Berücksichtigung eines überörtlichen, also gemeindeübergreifenden Ansatzes

Der zu erarbeitende Masterplan Mobilität soll Fragen der Gestaltung der Mobilitätsinfrastruktur und des kooperativen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer klären und in einen konkreten Projekt- und Maßnahmenplan überführen.

Im vorliegenden 1. Zwischenbericht werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme einschließlich der daraus abgeleiteten Schwachstellenanalyse zusammengefasst und erläutert. Diese dienen im weiteren Projektverlauf als Grundlage der Prognose- und Maßnahmenuntersuchungen.

Abbildung 1.1: Untersuchungsgebiet Region Heide



Quelle Grundkarte: openstreetmap.de

2 Ziele

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

Diese Ziele 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 sind. Im Rahmen des Masterplans Mobilität sind 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)

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 Plans sollten eine Vernetzung mit anderen Projekten und Entwicklungsprozessen ermöglichen und übergreifende Entwicklungsprojekte oder landes- und bundesweite Forschungsvorhaben berücksichtigen bzw. integrieren.

3 Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme

Bei der Erarbeitung des Masterplans Mobilität für die Region Heide konnte auf verschiedene Untersuchungen insbesondere zum Thema Verkehr und auf weitere Grundlagen aufgebaut werden, die in den letzten Jahren erstellt wurden.

Als Grundlage für die Aufstellung des Masterplans Mobilität diente das Stadt-Umland-Konzept (Stand 2012). Bestandteil des SUK sind unter anderem eine Stärken-Schwächen-Analyse für den Bereich Verkehr sowie das verkehrliche Zielkonzept.

Die Daten des SUK waren zunächst zu übernehmen und im Hinblick auf ihre Verwendung für die weiteren verkehrsplanerischen Betrachtungen zu prüfen, um daraufhin aktuelle verkehrsrelevante Daten zu ergänzen:

Zudem konnte auf das Einzelhandelskonzept, der wesentlichen Grundlage für die Stärkung der Region Heide als Einkaufsstadt, zurückgegriffen werden. Ergänzend konnten vorliegende Verkehrszählungsdaten von allen wesentlichen signalisierten Knotenpunkten genutzt werden.

In der folgenden Tabelle sind die Daten und Informationen, die für die Bearbeitung des Verkehrskonzepts zur Verfügung gestellt wurden, zusammengestellt. Für die Grundlagenermittlung wurden zunächst vorhandene Daten des AG und der vorangegangenen Untersuchungen nachrichtlich übernommen und gesichtet. Im Einzelnen wurden folgende Unterlagen ausgewertet:

- [1] Kooperationsvereinbarung zum Stadt-Umland-Konzept der Region Heide – Umland (Stand 2012)
- [2] Landesweite Marktforschung 2012 in Schleswig-Holstein, Omnitrend GmbH (Stand 2013)
- [3] Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK 2010, Planungsgruppe 4 GmbH, (Stand 2009)
- [4] LNVP bis 2017, LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (Stand 2014)
- [5] Lärmaktionsplan der Stadt Heide zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, Lärmkontor GmbH (Stand 2014)
- [6] Rahmenplan Bahnhofsumfeld, WRS Architekten und Stadtplaner (Stand 2013)
- [7] Parkplatz Übersichtsplan, Stadt Heide (Stand 2015)
- [8] Radwege Übersichtskarte, Stadt Heide (Stand 2013)
- [9] Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Dithmarschen 2014-2018, urbanus GbR & Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (SVG) (Stand 2014)
- [10] Wohnungsbaumonitoring Region Heide, Region Heide Entwicklungsagentur (Stand 2014)
- [11] Wohnungsmarktkonzept für die Stadt Heide, InWIS Forschung & Beratung GmbH (Stand 2009)
- [12] Bericht über den Nahverkehrsmarkt in Schleswig-Holstein 2009, LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (Stand 2009)
- [13] Erläuterungsband zum Stadt-Umland-Konzept der Region Heide – Umland (Stand 2012)

Darüber hinaus wurden die folgenden Grundlagendaten ausgewertet und der Untersuchung zu Grunde gelegt:

- > aktuelle Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze etc.)
- > amtliche Straßenverkehrszählungen (Dauerzählstellen)
- > Verkehrsmengenkarten des Landes Schleswig-Holstein
- > Lärmaktionsplan der Stadt Heide
- > Unfalldaten der Stadt Heide und des Kreises Dithmarschen
- > Liniennetzplan der Stadt Heide und des Kreises Dithmarschen
- > Bevölkerungsprognosen der SUK-Kooperationsvereinbarung zum Stadt-Umland-Konzept Heide - Umland 2012
- > Annahmen und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein (Quelle: Innenministerium S-H)
- > Mobilität in Deutschland (MiD)
- > Shell-Prognose

Die beschafften Daten dienen neben der Bestandsaufnahme besonders der Datenanalyse von Bevölkerungsentwicklungen, Arbeitsmarktdaten, Unfallstatistiken und der Identifikation von schwerpunktmäßigen Verkehrserzeugern. Zudem werden die Daten zur Verkehrsanalyse des MIV und des ÖPNV genutzt und fungieren im weiteren Verlauf der Erarbeitung des Masterplans als Grundlage zur Verkehrsnachfragemodellierung als Teil des Verkehrsmodells Heide.

4 Datenanalyse

4.1 Bevölkerungsentwicklung

Die durchgeführte Auswertung aktueller Strukturdaten und damit einhergehende Strukturanalyse zur Ermittlung der demografischen Daten der Einwohner, Beschäftigten, Schüler, etc. dient im Weiteren der Erarbeitung des Masterplans als Grundlage zur Verkehrsnachfragemodellierung als Teil des Verkehrsmodells Heide.

In der folgenden Tabelle sind die vorliegenden Daten zur Bevölkerungsentwicklung zusammengefasst.

	Einwohner, Stand			
	2000 ¹	2005 ¹	2010 ¹	2013 ²
Heide, Stadt	20.637	20.884	20.886	21.105
Umlandgemeinden, gesamt	15.855	15.886	15.747	15.745
Hemmingstedt	3.029	2.982	2.901	2.860
Lieth	375	392	394	403
Lohe-Rickelshof	1.944	1.946	2.015	2.072
Neuenkirchen	983	1.053	1.007	1.002
Norderwöhrden	297	289	281	300
Nordhastedt	2.693	2.773	2.747	2.754
Ostrohe	940	963	943	943
Stelle-Wittenwurth	516	484	487	443
Weddingstedt	2.357	2.325	2.264	2.291
Wesseln	1.336	1.340	1.383	1.418
Wöhrden	1.385	1.339	1.325	1.259
Summe Bevölkerung	36.492	36.770	36.633	36.850

Tabelle 4.1: Bevölkerungsentwicklung

Die Darstellung zeigt, dass die Bevölkerungsentwicklung in der SUK-Region von 2000 bis 2013 leicht positiv verlaufen ist. Insgesamt gab es einen Zuwachs um rund 360 Personen, wobei die Stadt Heide mit einem Plus von 470 Einwohnern den negativen Saldo der Umlandgemeinden überkompensiert.

Ergänzend ist anzumerken, dass sich die Gemeinden des SUK-Gebiets im Vergleich zum Durchschnitt des Kreises Dithmarschen vom Negativtrend der Einwohnerentwicklung absetzen, weil sich die Entwicklung hier tendenziell günstiger vollzieht.

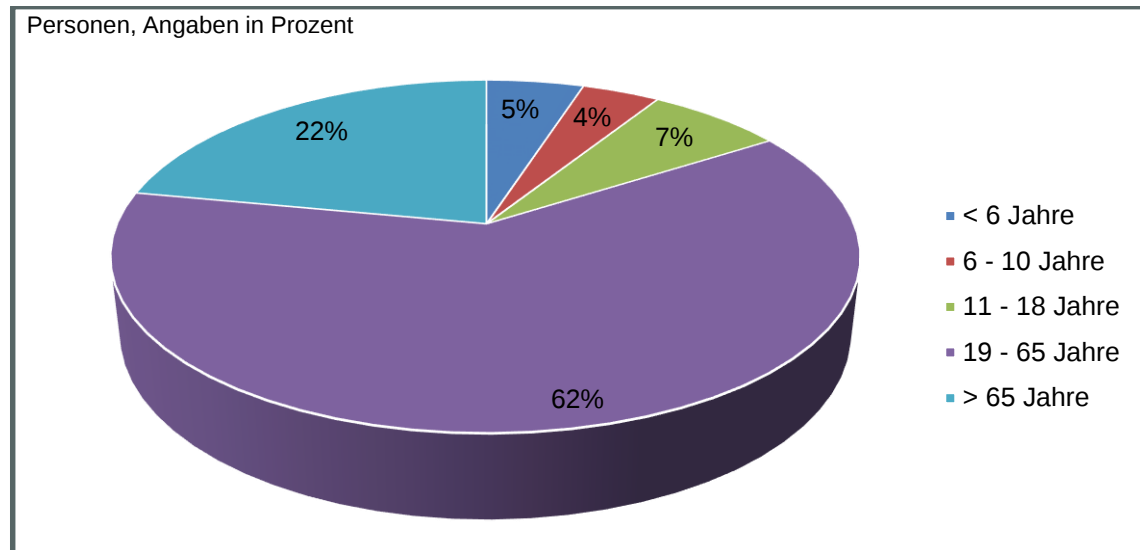
Das Durchschnittsalter der in der Region lebenden Menschen ist 43,8 Jahre und im Durchschnitt noch etwas jünger als die des Kreises Dithmarschen insgesamt (in 12/2009 bereits 44,2

¹ Quelle: SUK

² Quelle: Entwicklungsagentur Region Heide, Stand 31.12.2013

Jahre). Wie in Abbildung 4.1 zu erkennen ist, sind über 60 Prozent der Einwohner im SUK-Gebiet zwischen 19 und 65 Jahre alt und somit im Erwerbstätigenalter.

Abbildung 4.1: Altersstruktur in der Region Heide



Ein wichtiger Bestandteil der in der Stadt Heide bzw. ihrem Umland lebenden Personen sind die Studierenden der Fachhochschule Westküste. Dies sind nach heutigem Stand ca. 1.500; sie stellen damit rund 7 % der Heider Gesamtbevölkerung. Im Zeitraum bis zum Jahr 2030 soll die Studierendenzahl konstant rund 1.700 bis 1.800 betragen.

4.2 Arbeitsmarktdaten

Im Kfz-Verkehr werden v. a. das Verkehrsverhalten und die Verkehrsströme durch eine Reihe räumlich-struktureller Rahmenbedingungen und ebenfalls durch externe Faktoren maßgeblich beeinflusst. Wesentliche Grundlage für die Aufteilung auf Verkehrsmittel und die räumliche Verkehrsverteilung ist die siedlungsstrukturelle Anordnung der Ziele des Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs.

Als Mittelzentrum und zentraler Versorgungsschwerpunkt der Region stellt die Stadt Heide mit Abstand das wichtigste Verkehrsziel dar, was sich an einem starken berufsbedingten Einpendlerüberschuss zeigt, der sich aber auch auf alle anderen Fahrtzwecke übertragen lässt. Neben 3.000 Binnenpendlern³, d. h. Personen mit Heide als Wohn- und Arbeitsort, verbucht die Kreisstadt Heide rund 7.200 Einpendler. Im Unterschied dazu ist die Zahl der Auspendler aus Heide (3.200 Personen) wesentlich geringer⁴.

Die Beschäftigten- und Pendlerstatistik mit Stand 2013 ist in der folgenden Tabelle für die einzelnen Gemeinden des SUK-Gebietes detailliert dargestellt.

³ vgl. Erläuterungsband zum Stadt-Umland-Konzept der Region Heide – Umland, S. 54

⁴ vgl. Tabelle 4.2

Gemeinde	Einwohner [Stand 31.12.2013]	Beschäftigte			
		Wohnort	Arbeitsort	Einpendler	Auspendler
Heide, Stadt	21.105	6.281	10.265	7.209	3.225
Hemmingstedt	2.860	10.360	1.118	938	850
Lieth	403	129	*	*	119
Lohe-Rickelshof	2.072	666	269	236	633
Neuenkirchen	1.002	395	138	74	331
Norderwöhrden	300	91	45	37	83
Nordhastedt	2.754	944	212	130	862
Ostrohe	943	316	48	37	305
Stelle-Wittenwurth	443	153	*	*	145
Weddingstedt	2.291	827	463	394	758
Wesseln	1.418	491	465	443	469
Wöhrden	1.259	465	231	177	411
Summe	36.850	21.118	13.254	9.675	8.191

* steht für Werte < 3, die aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht dargestellt werden dürfen

Tabelle 4.2: Zusammenfassung der Strukturdaten

Für die Stadt Heide ergibt sich aus den dargestellten Daten ein „Einpendlerüberschuss“ d. h. eine positive Differenz zwischen den hier lebenden Beschäftigten und den in der Stadt arbeitenden Personen von 3.984 Personen. Zum Vergleich: In 2009 betrug dieser Überschuss noch 4.961 und war damit um rund 1.000 höher⁵. Dies liegt zum einen an einem weiteren Rückgang der Arbeitsplatzzahl in Heide um knapp 400 und auf der anderen Seite an einer gestiegenen Anzahl von Erwerbspersonen am Wohnort Heide.

Weitere Daten, welche die Pendlerverflechtungen zwischen der Stadt Heide und den Umlandgemeinden sowie weiter entfernten wichtigen Zielen bzw. Quellen aufzeigen, werden aus dem SUK übernommen und sind nachstehend ebenfalls tabellarisch zusammengefasst.

⁵ Quelle: SUK

Top-10 Pendler nach Heide				
Innerhalb der SUK-Region			Außerhalb der SUK-Region	
Gemeinde (Quellort)	Pendler		Gemeinde (Quellort)	Pendler
Hemmingstedt	349		Meldorf	335
Weddingstedt	338		Brunsbüttel	187
Nordhastedt	304		Tellingstedt	175
Lohe-Rickelshof	267		Albersdorf	153
Wesseln	200		Hennstedt	151
Summe	1.458		Summe	1.001

Tabelle 4.3: Top-10 Quellorte der Einpendler, Stand 2009

Top-10 Pendler aus Heide				
Innerhalb der SUK-Region			Außerhalb der SUK-Region	
Gemeinde (Zielort)	Pendler		Gemeinde (Zielort)	Pendler
Hemmingstedt	179		Büsum	199
Wesseln	110		Meldorf	181
Weddingstedt	93		Hamburg	176
			Itzehoe	150
			Husum	115
			Kiel	83
			Brunsbüttel	69
Summe	382		Summe	973

Tabelle 4.4: Top-10 Zielorte der Auspendler, Stand 2009

Tabelle 4.3 macht deutlich, dass die Haupteinpendlerquellen in der SUK-Region selbst oder in der Nähe der Regionsgrenzen liegen. Die Ziele der Auspendler hingegen liegen weiter entfernt und sind überwiegend andere zentrale Orte.

Im Ergebnis lassen sich die vorstehend erläuterten Arbeitsmarktdaten wie folgt zusammenfassen: Aufgrund der Funktion der Stadt Heide als Mittelzentrum und zentraler Versorgungsschwerpunkt der Region zeigt sich in der Stadt ein starker Einpendlerüberschuss. Dabei ist eine starke Verflechtung der Einpendlerströme mit dem Nahbereich bzw. den 11 Umlandgemeinden und den SUK-Regionsgrenzen zu erkennen.

4.3 Identifizieren von schwerpunktmäßigen Verkehrserzeugern

Auf große Verkehrserzeuger ist ein besonderer Fokus hinsichtlich der Erschließung für alle Verkehrsmittel zu legen. Daher wurden im Rahmen der Masterplan-Erstellung die Nutzungen ermittelt, die durch ihre Größe und die Art ihrer Nutzung im Hinblick auf den Verkehr von besonde-

rem Interesse sind. Diese werden im Weiteren als „Points of Interest“ (POIs)⁶ bezeichnet. Als POIs in diesem Sinne sind in der SUK-Region die nachfolgend genannten Einrichtungen anzusehen:

- > öffentliche Verwaltungen
- > Kita, Schulen, Hochschule
- > Freizeiteinrichtungen
- > Gewerbegebiete
- > Einkaufszentren
- > Lebensmittelmärkte

In den 12 Gemeinden der Region wurden die folgenden Nutzungen als die größten Verkehrserzeuger identifiziert:

- > Westküstenklinikum Heide – ca. 1.800 Mitarbeiter
- > Raffinerie Heide – ca. 550 Mitarbeiter
- > Kreisverwaltung Dithmarschen – ca. 500 Mitarbeiter
- > VISHAY Bcomponents – ca. 400 Mitarbeiter
- > Boyens Medien – ca. 380 Mitarbeiter
- > Einrichtungen wie Kreisverwaltung, Stadtverwaltung

Sämtliche in Heide und den Umlandgemeinden vorhandene Points of Interest (POIs) sind in Anlage 1.1. verortet.

4.4 Verkehrsunfallstatistik

Als Grundlage der für das Verkehrssystem in der SUK-Region durchzuführenden Schwachstellenanalyse auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wurde die Verkehrsunfallstatistik der Jahre 2011 bis 2013 ausgewertet. In Anlage 1.2 sind die Unfalltypensteckkarten der Jahre 2011-2013 für Heide und die Umlandgemeinden aufgeführt. Eine Ergebniszusammenfassung dieser Auswertung ist nachstehend tabellarisch dargestellt.

⁶ übersetzt „interessanter Ort“

Unfallhäufungsstellen		
Jahr	Anzahl	Ort
2011	4	Heide: > B 5 Meldorfer Straße zwischen Mommsenstraße und Kreuzstraße > Kreuzung B 203 Marschstraße/Büsumer Straße/Moltkestraße > Kreuzung B 203 Hamburger Straße/Hans-Böckler-Straße/Stiftstraße > Kreuzung Harmoniestraße/Hochfelder Weg/Moltkestraße
2012	1	Heide: > Kreuzung Feldstraße/Kreuzstraße/Struckweg
2013	3	Heide: > Kreuzung Feldstraße/Kreuzstraße/Struckweg Weddingstedt: > Kreuzung K 43 Ostroher Straße/Alter Landweg/Schulstraße Norderwöhrden: > L 153 Hauptstraße

Tabelle 4.5: Unfallhäufungsstellen in Heide und den Umlandgemeinden

Als Fazit der Verkehrsunfallstatistikanalyse ist festzuhalten, dass die Gesamtanzahl der Unfälle von 2012 zu 2013 zwar leicht von 689 auf 737 gestiegen ist, dafür aber die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle und Unfälle mit schwerem Personenschäden zurückgegangen ist. Die in Tabelle 4.5 aufgeführten früheren Unfallhäufungsstellen konnten entschärft werden. Die Unfälle an den Kreuzungen können überwiegend auf individuelles Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer zurückgeführt werden. Die überwiegende Zahl an Unfällen konzentriert sich auf die Stadt Heide und dort wesentlich auf die stark befahrenen Hauptachsen der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, insbesondere auf die B 203 und B5. Dabei dominieren Unfälle mit Nichtbeachtung der Vorfahrt sowie unangepasste Geschwindigkeiten und falsches Abbiegen bzw. Wenden. Der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrer liegt bei 14 Prozent.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

5.1 Onlinebeteiligung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und als Grundlage für die Schwachstellenanalyse wurde den Bürgern des SUK-Gebietes die Möglichkeit gegeben, sich über das Medium Internet am Masterplan zu beteiligen. Hierfür wurde eine Webseite (<http://mobilitaet.region-heide.de/>) erstellt, welche den Bürgern im Zeitraum vom 24. Oktober bis 30. November 2014 die Möglichkeit bot, verkehrliche Problempunkte in der Region und entsprechende Änderungsvorschläge über diese Website kenntlich zu machen.

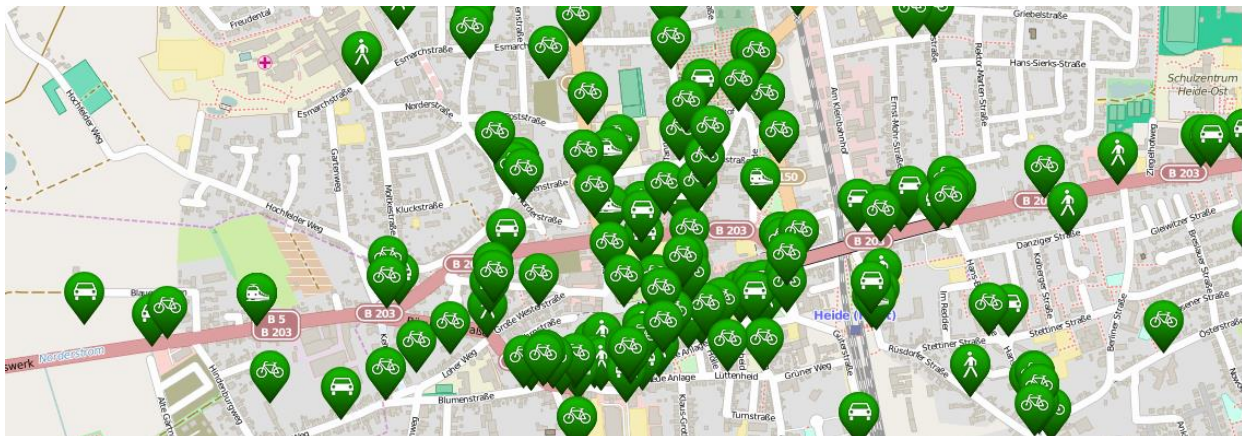
Die online eingetragenen Beiträge wurden dann systematisch zusammengefasst und ausgewertet. Hierdurch war es möglich eine bedarfsgerechte Schwerpunktsetzung für den weiteren Prozess vorzunehmen.

Die Erfassung der Hinweise erfolgte getrennt für die einzelnen Verkehrsarten:

- > Fußgänger
- > Radfahrer
- > ÖPNV
- > Kfz-Verkehr

Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, bereits vorgenommenen Eintragungen zuzustimmen. Dies ermöglichte über die reine Erfassung von Problempunkten und Vorschlägen hinaus auch eine Wichtung derselben.

Abbildung 5.1: Ergebnisse der Online-Beteiligung, Auszug



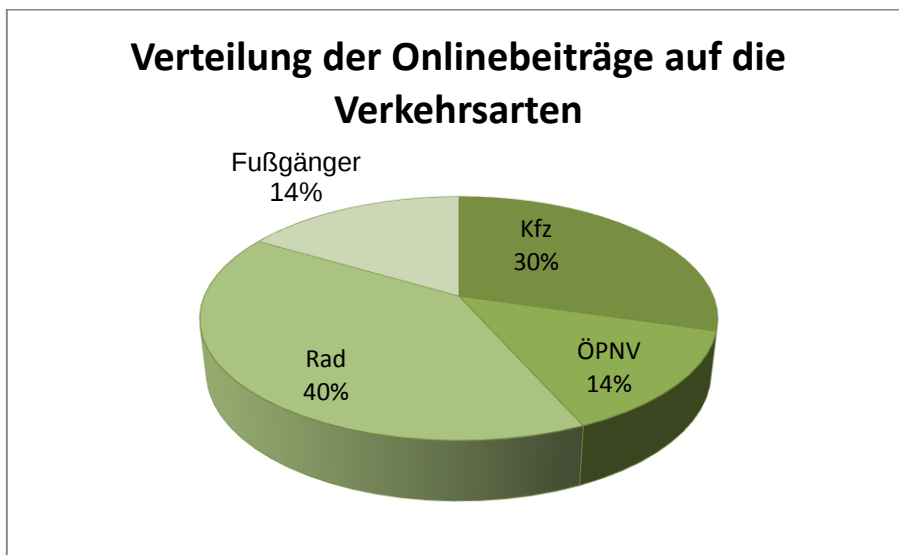
5.2 Flyer

Parallel zur Onlinebeteiligung wurde den Bürgern die Möglichkeit gegeben ihre Hinweise auch über gedruckte Flyer in schriftlicher Form abzugeben. Hierdurch sollten auch weniger internetaffine Bevölkerungsgruppen beteiligt werden.

5.3 Ergebnisse

Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden insgesamt 330 Problempunkte und Vorschläge in den vier verschiedenen Kategorien gemeldet (271 via Internet, 59 via Flyer und anderen Medien). Die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten ist in Abbildung 5.2 dargestellt.

Abbildung 5.2: Verteilung der Onlinebeiträge



Die große Zahl eingegangener Hinweise legt eine Priorisierung nahe. Diese erfolgte wie bereits beschrieben anhand der Häufigkeit von Nennungen bzw. Zustimmungen. Um einen schnellen Überblick über die aus Sicht der Einwohner drängendsten Verkehrsprobleme zu bekommen, sind nachstehend die Top 5-Nennungen je Verkehrsträger aufgeführt.

Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen
Heide	Linienführung Mühlenstraße – Süderstraße – Neue Anlage – Bahnhof	Verbesserung der Linienführung	26
	Fahrbahnbelag Innenstadt/Marktplatz	Sanierung der Oberfläche	18
	Kreuzung B 203 Marschstraße/ Markt/ K 77 Husumer Str.	Hinweis auf Radverkehr	18
	Linienführung Neue Anlage – Beschränkter Parkplatz	Bessere Sicherung, Linienführung	17
	Linienführung Neue Anlage – Bahnhof	Verbesserung der Linienführung	16

Tabelle 5.1: Hinweise zum Radverkehr: Top 5-Nennungen

Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen
Heide	Kreuzung B 203 Hamburger Straße/Fritz-Thiedemann-Ring	Kreisverkehr	56
	Kreuzung B 5 Meldorfer Straße/Fritz-Thiedemann-Ring	Verlängerung der Ampelphasen, Sensoren zur Steuerung je nach Verkehrsaufkommen	36
	Einmündung B 203 Rendsburger Straße/L 316 Hamburger Straße	Kreisverkehr	32
	Kreuzung B 203 Hamburger Straße/Fritz-Thiedemann-Ring	Lichtsignalanlagen morgens später ein- und abends früher ausschalten	31
	Kreuzung Fritz-Thiedemann-Ring/L 150 Waldschlösschenstraße	Grünpfeilschild nach rechts Richtung Norden	29

Tabelle 5.2: Hinweise zum Kfz-Verkehr: Top 5-Nennungen

Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen
Nordhastedt	Sicherheit Querung Meiereistraße und Merjenhemmsweg	Rückbau der Bordabsenkung und Einrichtung von rechts vor links	27
Heide	Querungsmöglichkeit Lüttenheid/Güterstraße	Schaffung einer Querung für Fußgänger und Radfahrer	20
	Westlicher Anschluss FH an Wohnbebauung	Schaffung einer Fuß-/ Radweges	20
	Querungsmöglichkeit Mühlenstraße – Loher Weg	Verbesserung der Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung	9
	Querungsmöglichkeit Süderstraße/ Marktkauf	Schaffung einer Querung für Fußgänger und Radfahrer	9

Tabelle 5.3: Hinweise zum Fußgängerverkehr: Top 5-Nennungen

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

Tabelle 5.4: Hinweise zum ÖPNV: Top 5-Nennungen

Grafische Auswertungen der Öffentlichkeitsbeteiligung befinden sich in den Anlagen 2.1 (Fußgänger), 2.2 (Radverkehr), 3.1 (ÖPNV) sowie 4.1 und 5.1 (Kfz fließend/ruhend). Entsprechende tabellarische Zusammenstellungen enthält Anlage 8.

6 Verkehrsanalyse MIV

6.1 Zähldaten aus Lichtsignalanlagen

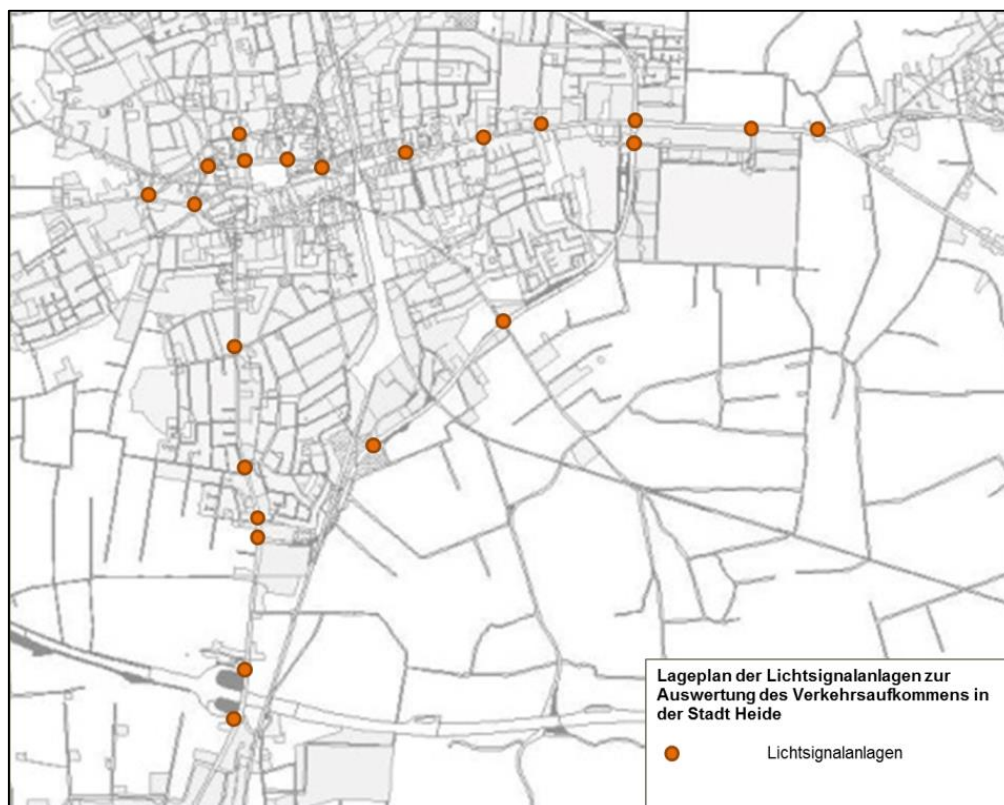
6.1.1 Einführung

Im Stadtgebiet Heide befinden sich 23 Lichtsignalanlagen (LSA) zur Steuerung des Verkehrs. Diese Anlagen sind an einen zentralen Verkehrsrechner angebunden und werden teils durch die Stadt Heide und teils durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV SH) betrieben. Die Lichtsignalanlagen verfügen über in die Fahrbahn eingelassene sogenannte Induktionsschleifen, die in erster Linie dazu dienen, die Anwesenheit von Fahrzeugen zu erkennen und dementsprechende Signalschaltungen zu veranlassen. Darüber hinaus besteht in Heide die Möglichkeit, die Induktionsschleifen-Zähldaten über den Verkehrsrechner auszulesen und daraus Verkehrsmengen zu errechnen.

Als Datengrundlage für die Verkehrsanalyse und die Aufstellung des Verkehrsmodells wurden derartige Zähldaten aus dem Verkehrsrechner ausgelesen. Die Auswertung erfolgte für den Zeitraum 22.09 - 28.09.2014. Die Daten wurden als Stundenbelastungen für jeweils 24 Stunden angegeben.

Es folgt eine Übersicht der Knotenpunkte, deren Induktionsschleifen-Zähldaten ausgewertet wurden.

Abbildung 6.1: Lage der ausgewerteten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage



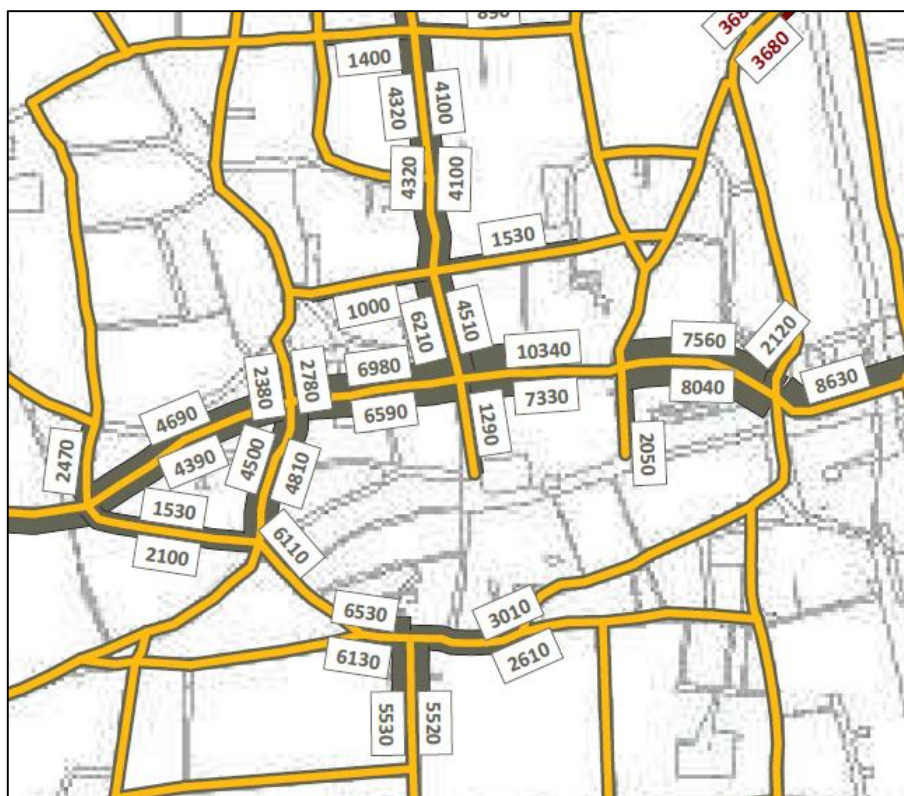
6.1.2 Umrechnung auf das Jahresmittel

Die ausgewerteten Induktionsschleifen-Zähldaten stellen wie alle aus Kurzzeitzählungen gewonnenen Zähldaten jeweils nur eine Momentaufnahme der Verkehrssituation dar. Daher ist es erforderlich und üblich, derartige Daten zum Ausgleich jahreszeitlicher Verkehrsschwankungen auf das Jahresmittel des Zähljahres umzurechnen. Die entsprechenden Vorgaben sind im HBS 2001/09⁷, Kapitel 2: Grundsätze und Definitionen, Anhang: Hochrechnung von Kurzzeitzählungen auf die Bemessungsverkehrsstärke definiert. Im Ergebnis erhält man die Analyseverkehrsbelastungen im DTV⁸ des Jahres 2014 in der Einheit Kfz/24h.

6.1.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der vorbeschriebenen Zähldatenauswertung wurden in Form von Belastungsabbildungen grafisch dargestellt. Die entsprechenden Abbildungen befinden sich in Anlage 7. Diese Abbildungen enthalten zusätzlich Verkehrsdaten für den Raum Heide aus der Verkehrsmengenkarte 2010 des Landes Schleswig-Holstein, ebenfalls im DTV. Einen auszugsweisen Überblick über die Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich Heide gibt die folgende Abbildung.

Abbildung 6.2: Auszug Verkehrsbelastungen Innenstadt Heide



Aus der Abbildung ist ersichtlich, dass die Bündelung starker Verkehrsströme insbesondere auf den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen B 5 und B 203 dort erhebliche Verkehrsmengen verursachen. Im Innenstadtbereich werden im Querschnitt bis zu rund 17.600 Kfz/Tag auf der B

⁷ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001/Ausgabe 2009

⁸ DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr des Bezugsjahres

203 (am Markt) und bis zu rund 12.700 Kfz/Tag auf der B 5 (Mühlenstraße) erreicht. Die höchste Querschnittsbelastung im Stadtgebiet wurde auf der B 5 Meldorfer Straße unmittelbar südlich der Einmündung Fritz-Thiedemann-Ring mit rund 18.300 Kfz/Tag ermittelt.

6.2 Verkehrserhebung nach der Fahrzeugkennzeichenmethode

6.2.1 Einführung

Im Hinblick auf die Beziehung von Verkehrsteilnehmern zu einem Untersuchungsraum ist zwischen den folgenden Verkehrsarten zu unterscheiden:

- > Binnenverkehr: Quelle und Ziel befinden sich innerhalb des Untersuchungsraumes
- > Quellverkehr: der Verkehr hat seine Quelle im Untersuchungsraum und sein Ziel außerhalb desselben
- > Zielverkehr: der Verkehr hat seine Quelle außerhalb des Untersuchungsraumes und sein Ziel innerhalb desselben
- > Durchgangsverkehr: Quelle und Ziel befinden sich außerhalb des Untersuchungsraumes, der nur durchfahren wird

Als Grundlage der Verkehrsmodellierung und dort insbesondere für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen von Netzänderungen und -ergänzungen ist die Kenntnis der Verkehrszusammensetzung nach den vorgenannten Verkehrsarten von großer Bedeutung.

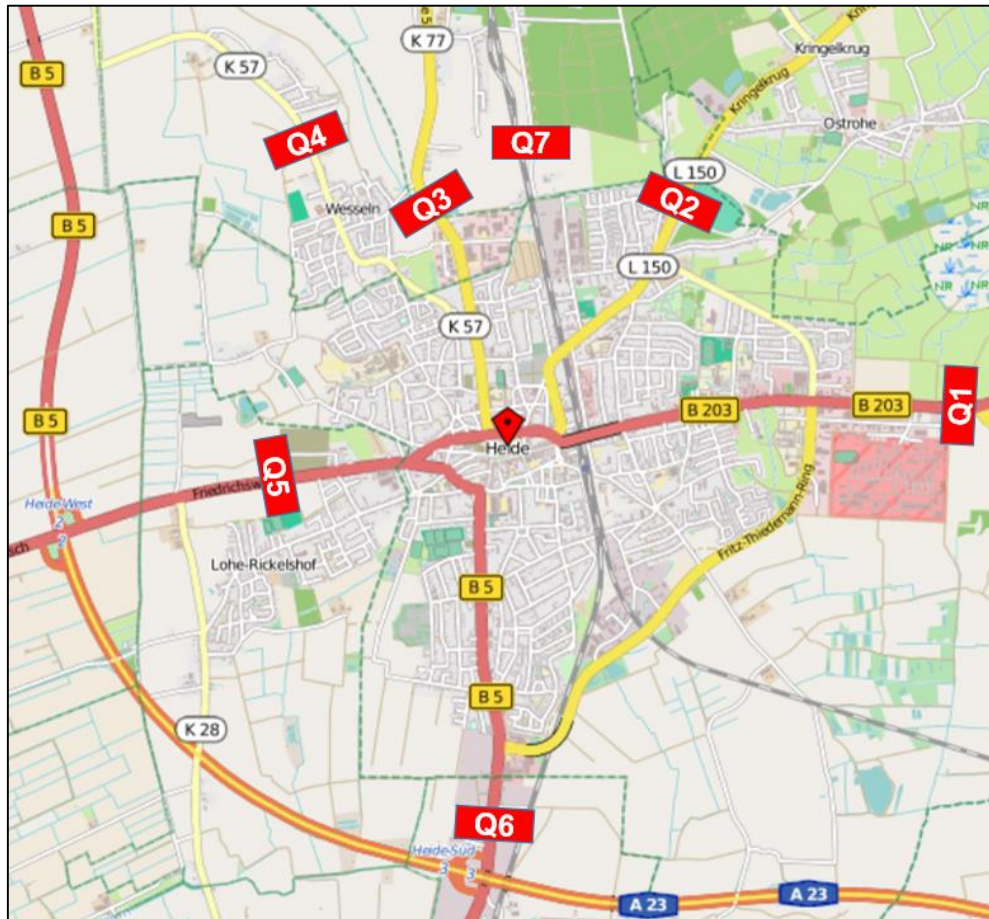
Zur Ermittlung dieser Verkehrszusammensetzung gibt es verschiedene Möglichkeiten, von denen im Rahmen der Verkehrsanalyse für den Masterplan Mobilität die Fahrzeugkennzeichenmethode (FKM) gewählt wurde. Bei dieser Methode werden über relevante Stunden der Hauptverkehrszeit die Kennzeichen der an maßgebenden Ein- und Ausfallstraßen in das Untersuchungsgebiet einfahrenden und der aus diesem herausfahrenden Fahrzeuge – getrennt für Pkw und Schwerverkehr – erfasst und digitalisiert. Vor allem aus Datenschutzgründen wird dabei die Ortskennung (z. B. „HEI“) nicht mit erfasst. Anschließend werden mit einer speziellen Software die Kennzeichen aller Erfassungsstellen miteinander verglichen und unter Berücksichtigung vordefinierter Fahrzeitwerte für alle Fahrbeziehungen Trefferpaare ermittelt und gezählt.

6.2.2 Durchführung

Die Erhebung nach der Fahrzeugkennzeichenmethode wurde am Mittwoch, dem 8. Oktober 2014 durchgeführt. Im Zeitraum von 06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr wurden die Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an sieben Querschnitten erfasst. Untersuchungsraum d. h. „Binnengebiet“ im Sinne der Erhebung war das Stadtgebiet Heide einschließlich der unmittelbar angrenzenden Gemeinde Wesseln. Insgesamt wurden in 8 Stunden knapp 34.000 Kfz erfasst.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Erhebungsstellen.

Abbildung 6.3: Übersicht der Erhebungsstellen

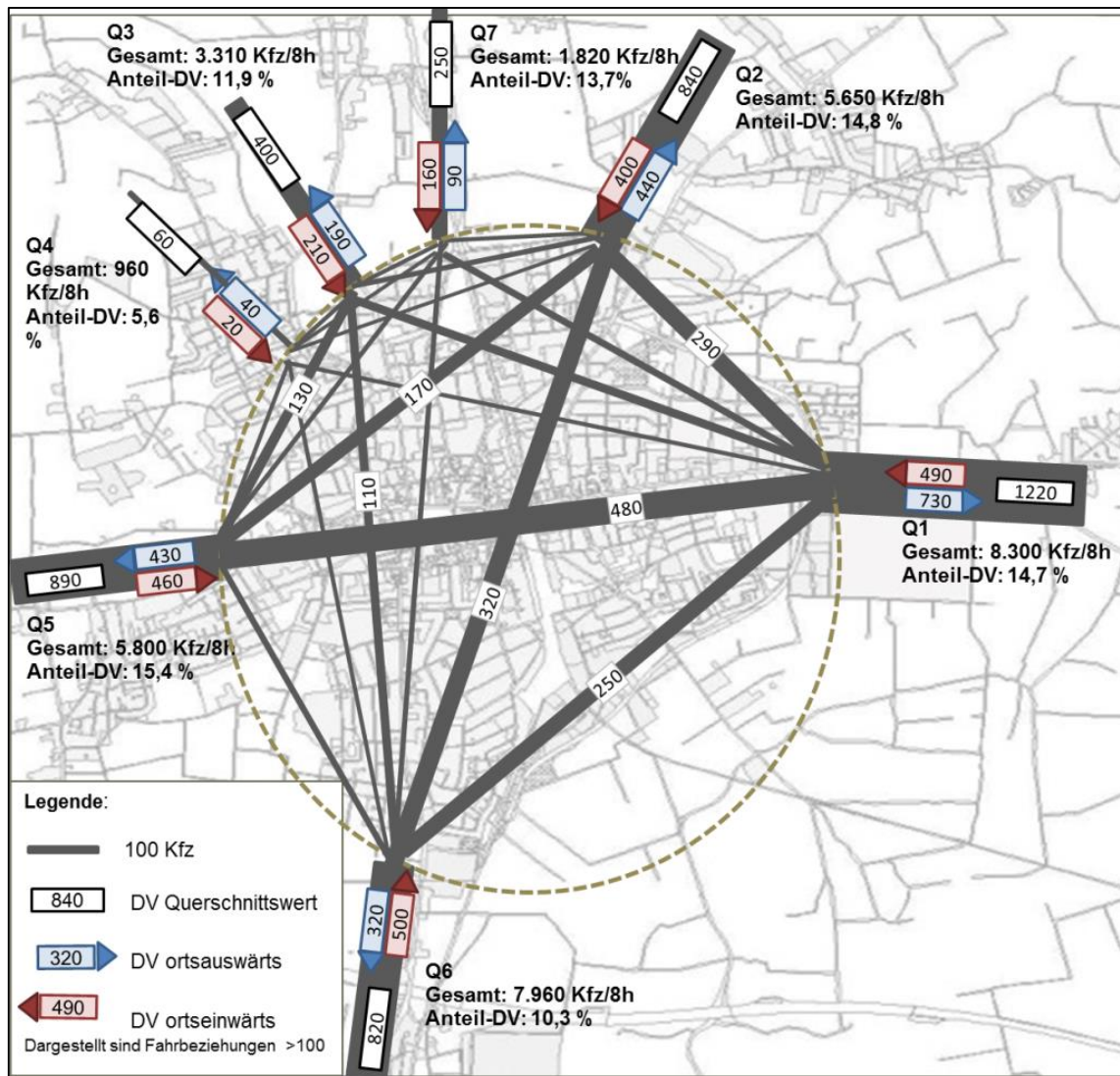


Quelle Grundkarte: openstreetmap.de

6.2.3 Ergebnisse

In der folgenden Abbildung ist die Verteilung des an den Erhebungsstellen ermittelten Durchgangsverkehrs im Straßennetz des Untersuchungsraumes für die Fahrzeugkennzeichenmethode (Stadt Heide und Gemeinde Wesseln) grafisch dargestellt.

Abbildung 6.4: Durchgangsverkehr (DV)



Dimension: Kfz/8h

Der Durchgangsverkehrsanteil am insgesamt an den Erhebungsstellen erfassten Verkehr beträgt zwischen 5,6 und 15,4 %. Die höchsten Anteile wurden an den folgenden Erhebungsstellen ermittelt:

- > B 203 Friedrichswerk (15,4 %)
- > L 150 Waldschlößchenstraße (14,8 %)
- > B 203 Hamburger Straße (14,7 %)

Die dargestellten Spitzenwerte für die B 203 in Verbindung mit den hohen Verkehrsbelastungen im Zuge dieser Ortsdurchfahrt zeigen, dass insbesondere die Ost-West-Achse durch Heide eine große Bedeutung auch als überörtliche Verbindung hat. Dies ist wegen derzeit fehlender Alternativführungen naheliegend und deutet auf entsprechend hohe Verlagerungspotenziale hin. Anders verhält es sich in der Nord-Süd-Richtung, wo mit der A 23 / B 5 eine leistungsfähige Außerortsverbindung zur Verfügung steht.

7 Verkehrsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr

7.1 Betreiber

Der öffentliche Personennahverkehr in der SUK-Region wird derzeit von drei Betreibern organisiert:

- > Busverkehr: Autokraft GmbH
- > Bahnverkehr Nord ⇔ Süd (Hamburg ⇔ Westerland): NOB Nord-Ostsee-Bahn
- > Bahnverkehr Ost ⇔ West (Neumünster ⇔ Büsum): NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft

Im Bahnverkehr wird jeweils eine Linie betrieben: Linie 130 im Nord-Süd-Verkehr und Linie 132 im Ost-West-Verkehr.

Die Autokraft betreibt im Kreis Dithmarschen rund 60 Buslinien, von denen 4 Linien (2910, 2920, 2930, 2940) dem Stadtverkehr Heide zuzuordnen sind und dabei auch die benachbarten Gemeinden Wesseln und Ostrohe bedienen⁹.

Darüber hinaus wird das SUK-Gebiet von 12 weiteren Linien des Regionalbusverkehrs berührt, die stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind (2501, 2581, 2582, 2610, 2612, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2820).

Das vorstehend beschriebene Angebot wird ergänzt durch die Anruf-Linien-Taxis „RUDI“, die auf ausgewählten Linien des Hauptnetzes bedarfsorientiert mit Taxen und Kleinbussen die verkehrlichen Randzeiten abdecken.

7.2 Liniennetz

Im Sinne einer guten Begreifbarkeit und Orientierung und damit einer hohen Attraktivität des ÖPNV-Angebotes sind weitgehend konstante Linienwege anzustreben. Infolge seiner starken Ausrichtung auf den Schülerverkehr sind die Linienvverläufe des Regionalverkehrs im SUK-Gebiet jedoch häufig stark mäandrierend. Es gibt nur wenige Linien mit einer erkennbaren Stammlinienführung.

7.3 Anschlussqualität

Mit dem Ziel einer Minimierung der Reisezeiten und einer damit verbundenen hohen Attraktivität des ÖPNV ist eine hohe Anschlussqualität anzustreben. Eine hohe Anschlussqualität wird als gegeben betrachtet, wenn es geplante, regelmäßig wiederkehrende Verknüpfungen von Linien mit einer maximalen Übergangszeit von 10 Minuten gibt. Nachfolgend ist beispielhaft die Anschlussqualität am Bahnhof Heide dargestellt.

⁹ Quelle: RNVP Kreis Dithmarschen 2014-2018

Abbildung 7.1: Anschlussqualitäten am Bahnhof Heide

	RE6	RB62	RB63	IC	2581	2612	2652	2820	2910	2920	2930	2940
RE6												
RB62												
RB63												
IC												
2581												
2612												
2652												
2820												
2910												
2920												
2930												
2940												

1-5 Min	gut
6-10 Min	befriedigend
>10 Min	ungenügend

Die Abbildung zeigt, dass für den überwiegenden Teil der ÖPNV-Verknüpfungen eine ungenügende Anschlussqualität festzustellen ist.

7.4 Taktzeiten

Die Linien des Stadtverkehrs Heide weisen während der Tagesverkehrszeit einen 1-Stunden-Takt auf. Im Regionalbusverkehr wird das Ziel einer regelmäßigen Taktung nur ansatzweise erreicht. Nachfolgend sind die Taktzeiten werktags detailliert tabellarisch dargestellt.

Linie	Haltestelle	Taktzeiten, werktags				
		HVZ 1 (06:00-08:30)	NVZ 1 (08:30-16:30)	HVZ 2 (16:30-18:00)	NVZ 2 (18:00-20:00)	SVZ (20:00-00:00)
RE6	Heide (Holst)	60	60	60	60	60
RB62	Heide (Holst)	Einzelne Fahrten	60	60	60	Eine Fahrt
RB63	Heide (Holst) / Tiebensee / Nordhastedt	60/60/120	60/60/120	60/60/120	60/60/120	60/60/120
IC	Heide (Holst)	Keine Fahrten	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Keine Fahrten	Keine Fahrten

Linie	Haltestelle	Taktzeiten, werktags				
		HVZ 1 (06:00-08:30)	NVZ 1 (08:30-16:30)	HVZ 2 (16:30-18:00)	NVZ 2 (18:00-20:00)	SVZ (20:00-00:00)
2501	Heide,ZOB	Eine Fahrt	Eine Fahrt und einzelne Fahrten für Schüler	Einzelne Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2504	Nordhastedt, Schule	Einzelne Fahrten für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2511	Wöhrden, Chausseestraße	Einzelne Fahrten für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2512	Wöhrden, Chausseestraße	Einzelne Fahrten für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2531	Tödienwisch, Abzw.	Eine Fahrt für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2532	Neuenkirchen (Dith), Schule	Eine Fahrt für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2533	Tiebenensee, Ortsmitte	Eine Fahrt für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2581	Heide, Bahnhof (neu)	Unregelmäßig 50-70	60	60	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2582	Heide, ZOB	Einzelne Fahrten	Unregelmäßig 10-95	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt
2610	Heide, ZOB	60 und einzelne Fahrten für Schüler	Unregelmäßig 45-85	Unregelmäßig 45-85	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2612	Heide, ZOB	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2613	Wöhrden, Chausseestraße	Eine Fahrt für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2614	Heide, ZOB	Keine Fahrten	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2615	Heide, ZOB	Eine Fahrt und eine Fahrt für Schüler	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2616	Heide, ZOB	Einzelne Fahrten für Schüler	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Eine Fahrt	Keine Fahrten

Linie	Haltestelle	Taktzeiten, werktags				
		HVZ 1 (06:00-08:30)	NVZ 1 (08:30-16:30)	HVZ 2 (16:30-18:00)	NVZ 2 (18:00-20:00)	SVZ (20:00-00:00)
2617	Heide, ZOB	Eine Fahrt für Schüler	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2618	Heide, ZOB	Eine Fahrt	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt für Schüler	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2619	Heide, ZOB	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2652	Heide, Bahnhof (neu)	Einzelne Fahrten	Einzelne Fahrten	Eine Fahrt	Eine Fahrt	Keine Fahrten
2681	Ostrohe, Schule	Keine Fahrten	Einzelne Fahrten für Schüler	Keine Fahrten	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2820	Heide, ZOB	Eine Fahrt	120	120	120	120 (Eine Fahrt)
2910	Heide, Bahnhof (neu)	60	60	60	60 (nur eine Fahrt bis 18:20)	Keine Fahrten
2920	Heide, Bahnhof (neu)	60	60	60	60 (nur eine Fahrt bis 18:20)	Keine Fahrten
2930	Heide, Bahnhof (neu)	60	60	60	Keine Fahrten	Keine Fahrten
2940	Heide, Bahnhof (neu)	60	60	60	Keine Fahrten	Keine Fahrten

Tabelle 7.1: Taktzeiten, werktags

HVZ = Hauptverkehrszeit

NVZ = Nebenverkehrszeit

SVZ = Schwachverkehrszeit

7.5 Ausstattung der Haltestellen

Die derzeit vorzufindende Haltestellenausstattung im SUK-Gebiet ist von unterschiedlicher Qualität. An allen Haltestellen durchgängig vorhanden sind lediglich das Haltestellenschild und der Fahrplanaushang. Weitere Ausstattungen wie Witterungsschutz, Fahrgastinformation, Abfallbehälter, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Fahrradabstellmöglichkeit, Barrierefreiheit etc. fehlen häufig. Teilweise sind die Wartebereiche für die Fahrgäste zu gering dimensioniert. Abbildungen mit Details zur Haltestellenausstattung sind in Anlage 3.4 zusammengestellt.

7.6 Fahrgastinformation

Ein gravierender Schwachpunkt des ÖPNV sind die derzeit fehlenden bzw. unzureichenden Informationsmöglichkeiten. Abgesehen von den Fahrplanaushängen an den Haltestellen und schwer lesbaren Fahrplänen auf der Autokraft-Internetseite gibt es keine kundenfreundlichen Auskunftsmedien für potenzielle Fahrgäste z. B. in Form von Liniennetzplänen. Gleiches gilt für die Informationen zu Ergänzungsangeboten, bspw. zum „RUDI“.

8 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

8.1 Einführung

Um detaillierte Kenntnisse zum Mobilitätsverhalten in der Region Heide zu erlangen, wurde eine Haushaltsbefragung mittels standardisierter Fragebögen durchgeführt.

Insgesamt wurden 2.500 Haushalte in der Region postalisch um die Teilnahme an der Haushaltsbefragung gebeten (Vorankündigung in der 2. KW, Unterlagen in der 3. KW 2015). Der Rücklauf lag bei 589 Zusendungen von mehr als 1.300 Personen, was einer Quote von ca. 24 % entspricht. Aufgrund der Stichprobengröße und der zufälligen Auswahl an Befragten kann von einer repräsentativen Stichprobe ausgegangen werden.

Eine Mobilitätsbefragung in dieser Form und Gestalt wurde so in der Region Heide zum ersten Mal durchgeführt. Die erhobenen Daten geben Aufschluss über das Verkehrsverhalten der Bewohner sowie den verkehrsstrukturellen Rahmen der Region Heide. Weiterhin dienen die gewonnenen Erkenntnisse bzw. Daten als Fundament für die Erstellung eines Verkehrsnachfragemodells.

8.2 Inhalt der Befragung

Die Befragungsunterlagen bestanden aus den folgenden Teilen (siehe auch Anhang 6):

- > ein Anschreiben, das die teilnehmenden Haushalte über die Befragung informiert – Vorankündigung
- > das 2. Anschreiben mit den folgenden eigentlichen Befragungsunterlagen:
 - Datenschutzerklärung
 - Wichtige Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen
 - Haushaltsfragebogen
 - Personenfragebogen für je fünf Haushaltsmitglieder
 - Wegeprotokolle in fünffacher Ausführung

8.3 Auswertung und Hochrechnung

Die beantworteten Fragebögen von 589 Haushalten mit Wegeprotokollen von fast 1.300 Personen wurden in ein Datenbanksystem eingetragen und auf Sinnhaftigkeit geprüft und verifiziert. Offensichtlich fehlerhafte, also unplausible Aussagen wurden nicht in die weitere Auswertung übernommen.

Die Hochrechnung der Stichprobengröße auf eine statistisch valide Verteilung basiert auf Daten des Einwohnermeldeamtes zur Altersverteilung in der Region Heide.

Für jeden Datensatz der Haushalts- und Personendaten wurde ein Hochrechnungsfaktor ermittelt, der einzelne Haushalts- und Personengruppen gewichtet, um die Verteilung der Erhebungsstichprobe an die reale Verteilung anzugleichen. Die Haushaltsdaten wurden anhand der Haushaltsgröße gewichtet, die Personendaten anhand der Personengruppe der befragten Personen. Die Wegedaten unterliegen dabei der gleichen Gewichtung wie die Personendaten.

Die Ergebnisse der Hochrechnung sind der Grundgesamtheit angeglichen; somit können Aussagen über das Mobilitätsverhalten der Bürger der Region Heide getroffen werden.

- > Stichprobe der Stadt Heide: Filterfunktion, so dass nur über 18jährige angeschrieben wurden; automatische Auswahl
- > Stichprobe Umland: zufällige Auswahl nach vorheriger Überprüfung (keine Dopplung der Kombination Nachname + Adresse)

Die Haushaltsbefragung wurde im Januar durchgeführt. Die Witterung an diesem Tag war kalt und neblig. Eine geringere Mobilität der Bevölkerung sowie eine Tendenz zum IV sind anzunehmen.

8.4 Ergebnisse

8.4.1 Zusammenfassung allgemeiner Daten

Zunächst werden die zusammengefassten Ergebnisse der Befragten ohne Gewichtung dargestellt. Sie dienen als Grundlage für die Hochrechnungen in den folgenden Abschnitten.

- > Am Stichtag waren 6 % in Heide und 5 % im Umland nicht aktiv.
- > In ihrer Mobilität eingeschränkt sind 10 % der Befragten in Heide und 8 % im Umland.
- > Der Anteil der Erwachsenen mit Führerscheinbesitz liegt im Umland bei 95 %; in der Stadt Heide haben 92 % der Befragten einen Führerschein.
- > Am Stichtag konnten in Heide nur 69 % der Befragten mit Führerschein uneingeschränkt über ein Auto verfügen; im Umland waren es ganze 82 % der Befragten mit Führerschein.
- > Mindestens ein Auto besitzen in Heide 91 % der befragten Haushalte, im Umland sogar 94%.
- > Eine ÖPNV Zeitkarte besitzen dagegen nur 8 % der Befragten im Umland, bei den Befragten aus Heide liegt der Anteil sogar nur bei 3 %.

8.4.2 Zentrale Mobilitätskenngrößen

Die Mobilität von Personen resultiert aus dem Bedürfnissen und Möglichkeiten der Menschen zur Ortsveränderung und damit zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Diese Möglichkeiten sind jedoch neben anderen Einschränkungen durch die zur Verfügung stehende Zeit begrenzt. Sie werden v. a. durch die Lage von Zielen und durch das Verkehrsangebot bestimmt, das wiederum die erzielbare Geschwindigkeit und den Aktionsradius des Einzelnen beeinflusst.

Das komplexe Beziehungsgefüge der Mobilität, das sich aus der Verschiedenheit der Menschen, der Topographie und der unterschiedlichen Struktur zusammensetzt, lässt sich anhand von Kenngrößen beschreiben. Auf die in diesem Bericht verwendeten Kenngrößen wird folgend kurz eingegangen, um die ermittelten Daten anschließend plausibel beschreiben und darstellen zu können.

Ähnlich wie bei dem Ergebnisbericht der deutschlandweiten Erhebung¹⁰ zur Mobilität in Deutschland (MiD 2008) spricht man von einem Weg, wenn sich eine Person zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln außer Haus von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Dabei wer-

¹⁰ aber auch anderen wie z. B. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV)

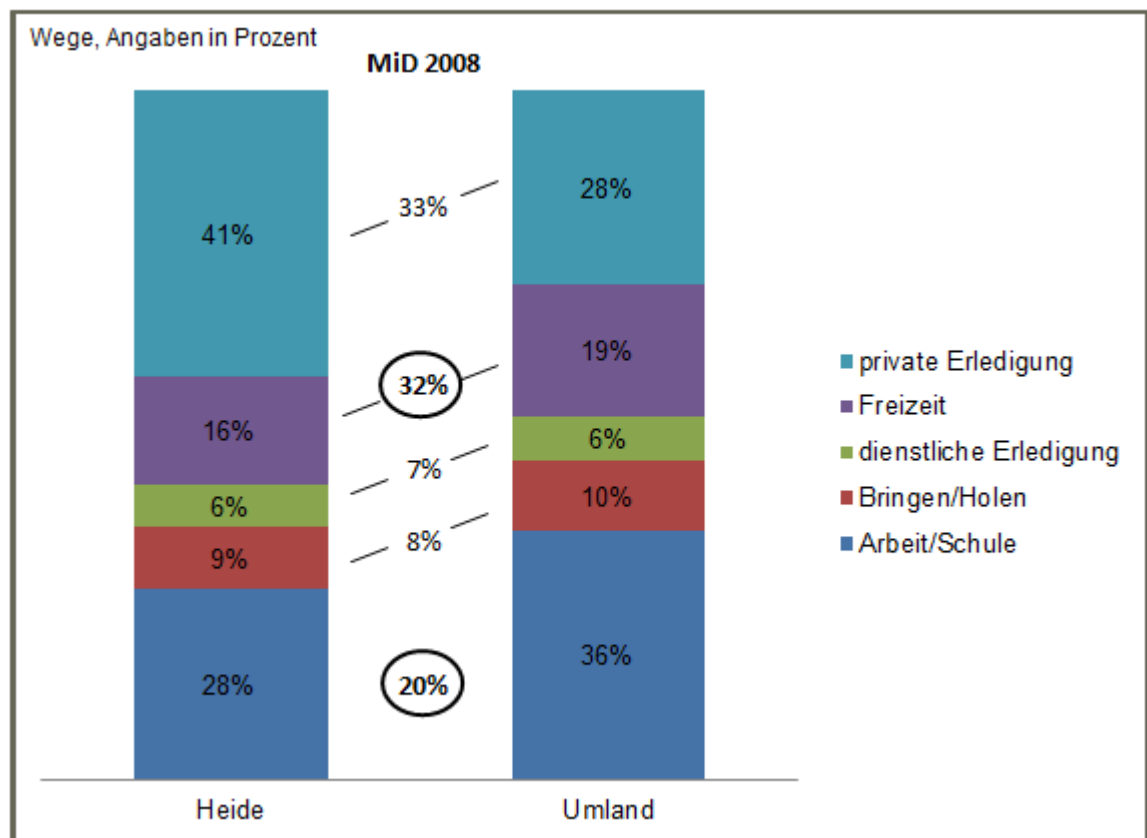
den Hin- und Rückweg als zwei Wege gezählt, auch wenn während der Wege die Verkehrsmittel gewechselt werden.

Im Rahmen der vorliegenden Erhebungen für die Stadt Heide und dessen Umland wurden aus den Wegezwecken der Bewohner fünf Hauptwegezwecke festgelegt. Diese sind nach deren prozentualer Verteilung in Abbildung 8.1 dargestellt. Dabei wurde zwischen der Stadt Heide und dessen Umland unterschieden.

Abbildung 8.1 macht deutlich, dass in Heide und besonders im Umland ein wesentlich höherer Anteil der Wege für Arbeits-/Ausbildungs- bzw. Schulzwecke (blau dargestellt) durchgeführt wird als im Vergleich zum Durchschnitt ländlicher Kreise in der Bundesrepublik Deutschland¹¹.

Ausgeglichen wird diese Tatsache durch den wiederum deutlich geringeren Anteil an Freizeitwegen (lila/violett dargestellt). Diese beiden Auffälligkeiten sind in der Abbildung durch die eingekreisten MiD-Werte zwischen den Balken gekennzeichnet.

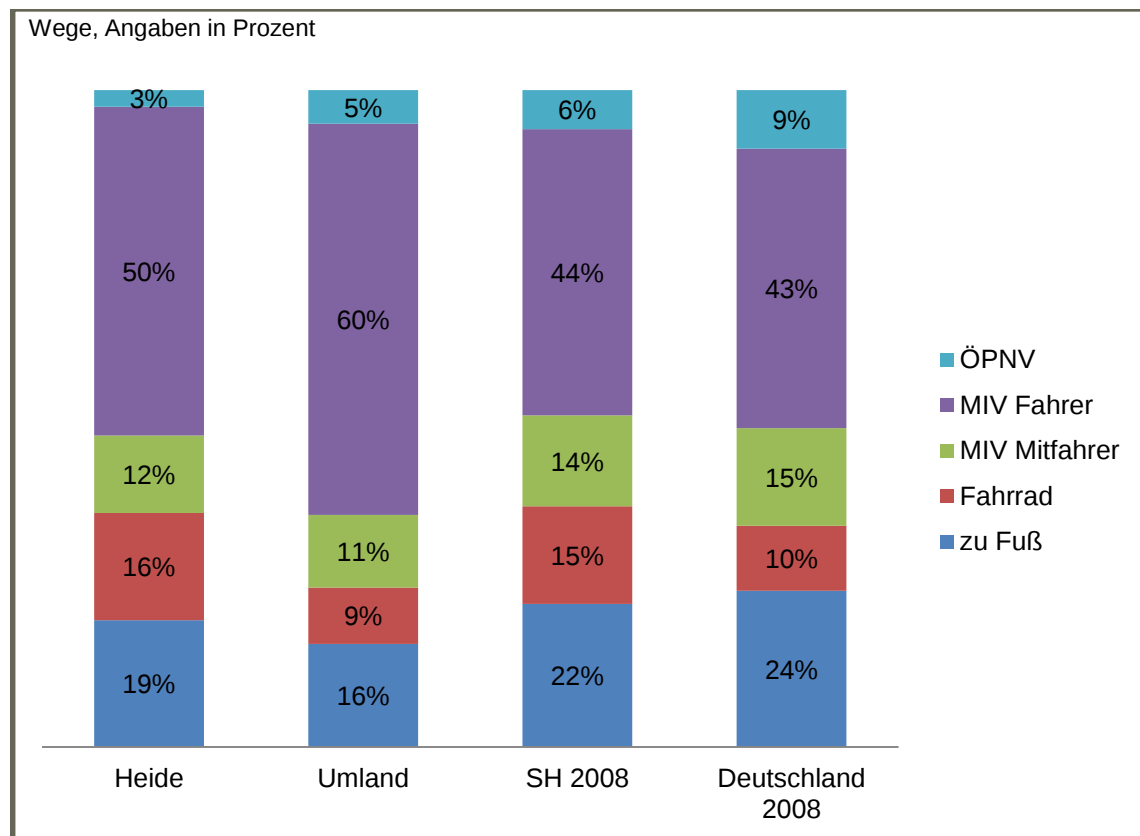
Abbildung 8.1: Hauptwegezwecke



Die Abbildung 8.2 zeigt einen Vergleich der Verteilung des Modal Split, d. h. der Verkehrsmittelwahl, zwischen Heide, dem Umland, Schleswig-Holstein und der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Es wird deutlich, dass besonders in der Stadt Heide der Anteil des ÖPNV sehr gering ist. Dieser liegt bei lediglich einem Drittel des deutschlandweiten Vergleichswertes. Auch die Anteile der Fußwege sind vergleichsweise gering. Daraus ergibt ein überdurchschnittlicher hoher Anteil der privaten Pkw-Nutzung (MIV).

¹¹ vgl. MiD, Ergebnisbericht, S.28

Abbildung 8.2: Vergleich Hauptverkehrsmittel – Modal Split¹²



Bei der Betrachtung der Dauer der zurückgelegten Wege in Abbildung 8.3 gibt es keine nennenswerten Besonderheiten. Alle erhobenen Werte liegen etwas unter dem bundesweiten Durchschnitt. Nur die Dauer der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist nahezu gleich.

Ähnlich verhält es sich bei der Länge der zurückgelegten Wege in Abbildung 8.4. Sie entsprechen im Wesentlichen den deutschen Wegedurchschnittslängen mit dem Unterschied, dass die zurückgelegte Distanz mit dem ÖPNV doppelt so hoch ist. Dem entgegen beträgt die zurückgelegte Distanz der Pkw-Mitfahrer nur die Hälfte des bundesweiten Durchschnitts¹³.

¹² vgl. Werte für SH und Deutschland 2008 mit MiD 2008, S. 44

¹³ vgl. MiD, Ergebnisbericht, S.99 und 89

Abbildung 8.3: Dauer der Wege nach Hauptverkehrsmittel

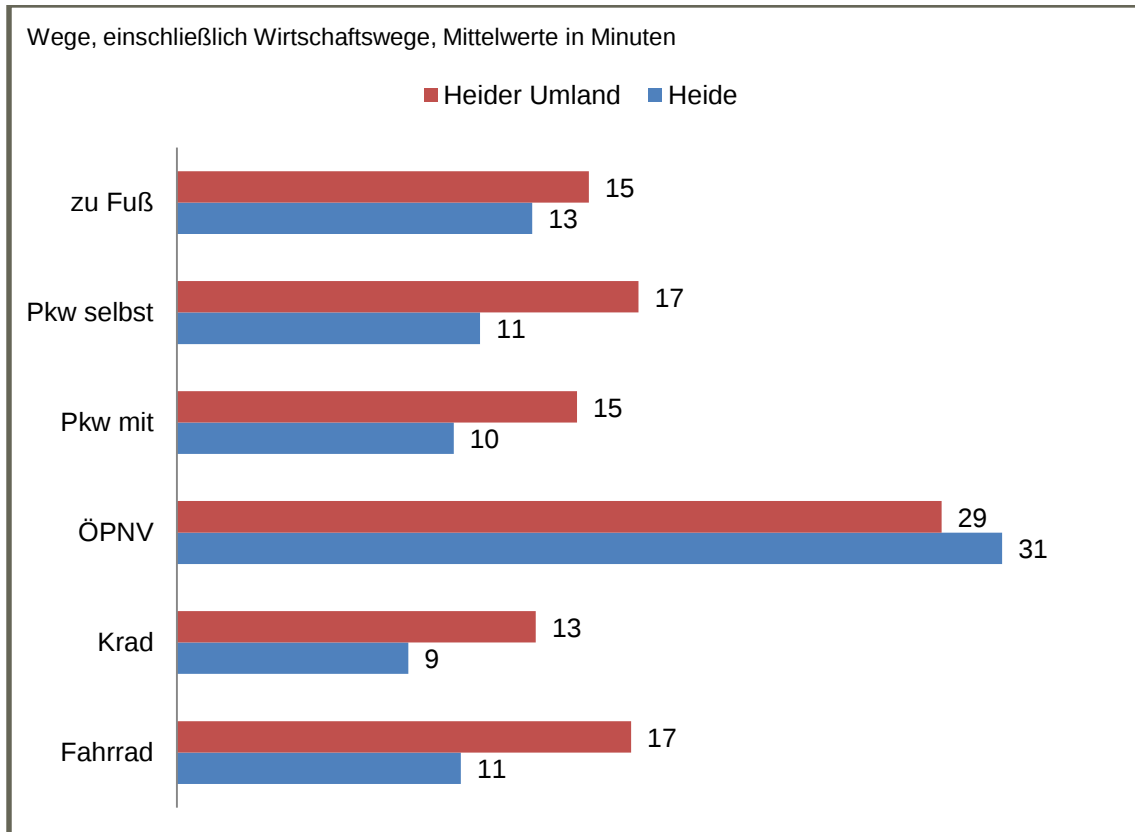
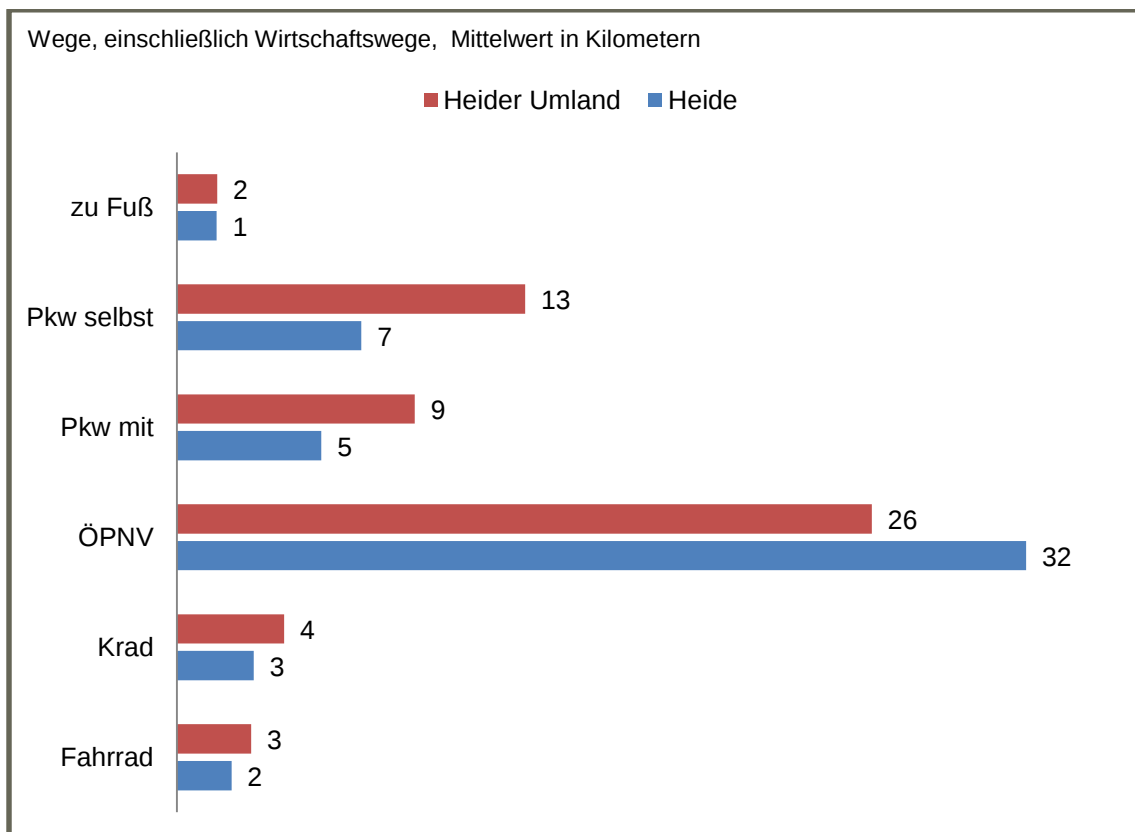


Abbildung 8.4: Länge der Wege nach Hauptverkehrsmittel

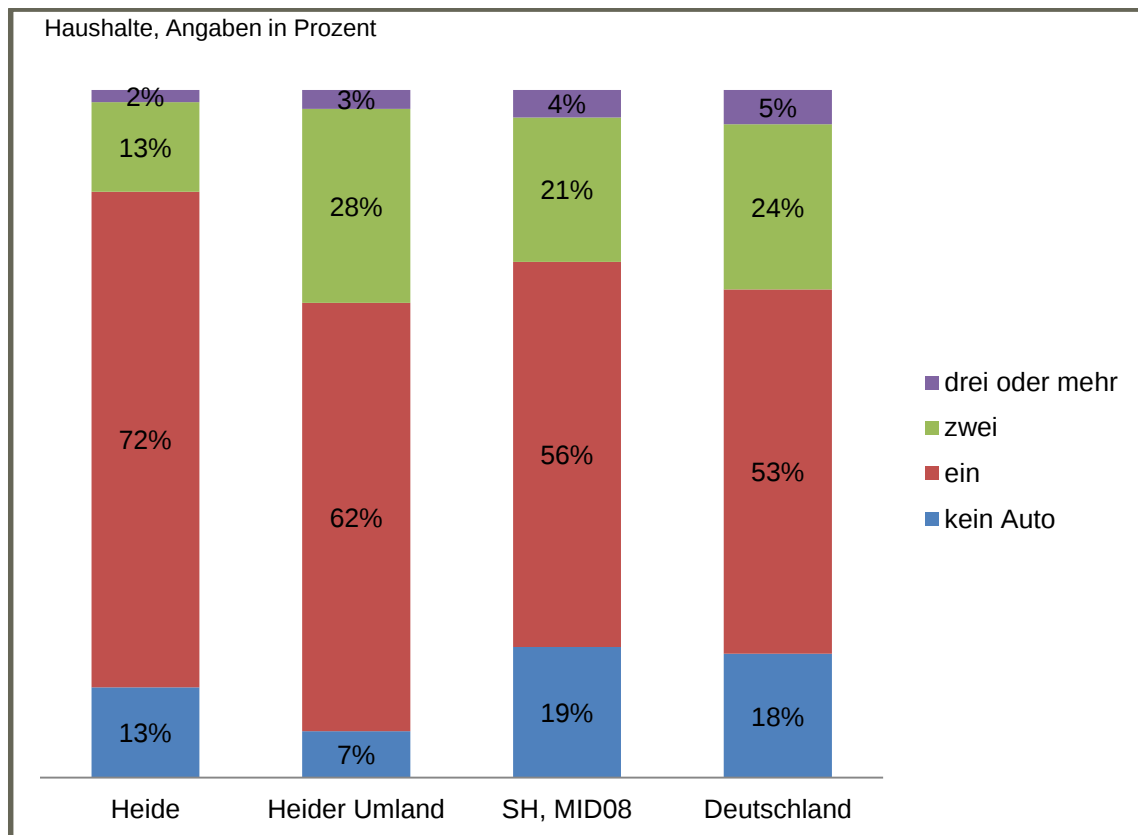


8.4.3 Motorisierter Individualverkehr

Obwohl in Deutschland der Führerscheinbesitz der jüngeren Altersgruppen bis 39 Jahre leicht zurückgeht und sich die jüngeren Menschen im urbanen Raum zunehmend auf den Öffentlichen Verkehr oder das eigene Fahrrad verlassen, wächst nach wie vor v. a. in den höheren Altersgruppen der Anteil an Personen mit Führerscheinbesitz.¹⁴

Insgesamt verfügen deutschlandweit 82 % aller Haushalte über einen Pkw. Wie in Abbildung 8.5 zu sehen ist, ist dieser ohnehin schon hohe Motorisierungsgrad in Heide und besonders in der Umlandregion noch höher.

Abbildung 8.5: Anzahl der Pkw in den Haushalten¹⁵



Zum Motorisierungsgrad wird in weiteren Quellen folgendes ausgeführt:

- > Im Kreisgebiet liegt die Motorisierung zurzeit bei rund 530 privaten PKW pro 1000 EW und damit etwa auf dem Niveau von 2000. Nach einem leichten Anstieg zum Anfang des neuen Jahrhunderts, ist seit etwa 2006 eine leicht rückläufige Motorisierung festzustellen.¹⁶
- > Der Motorisierungsgrad in der Stadt Heide liegt deutlich unter 500 Pkw pro 1.000 Einwohner. In den übrigen Gemeinden des SUK-Gebietes liegt der Pkw-Besatz überwiegend deutlich darüber, Spitzenreiter ist Norderwöhrden mit über 600 Pkw pro 1000 Einwohner. Insgesamt liegt die SUK-Region aber auf einem Niveau, das auch in ähnlichen Stadt-

¹⁴ vgl. MiD, Ergebnisbericht, S. 1–3

¹⁵ vgl. MiD, Ergebnisbericht, S. 49

¹⁶ Quelle: RNVP Kreis Dithmarschen 2014-2018

Umland-Konstellationen anzutreffen ist (z.B. in den benachbarten Kreisen Nordfriesland und Rendsburg-Eckernförde).¹⁷

Was die Häufigkeit der Pkw-Nutzung betrifft, wird im deutschlandweiten Vergleich deutlich, dass – entsprechend der vorhandenen Zahl an Pkws – die tägliche Nutzung ebenfalls überdurchschnittlich hoch ist. Allerdings fällt auf, dass besonders in Heide, aber auch in dessen Umland der Prozentsatz der Personen die den Pkw gar nicht nutzen, im Vergleich zur deutschlandweiten Erhebung mehr als doppelt so hoch ist.¹⁸

Abbildung 8.6: Häufigkeit der Pkw-Nutzung

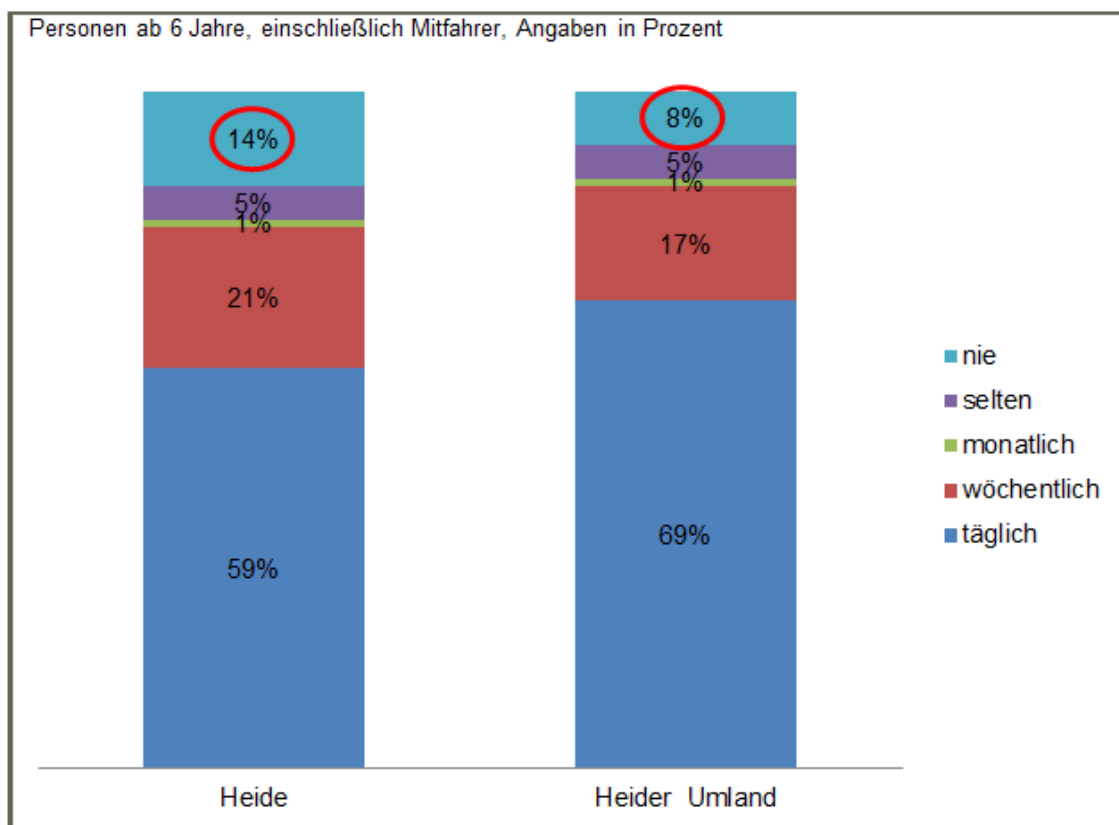
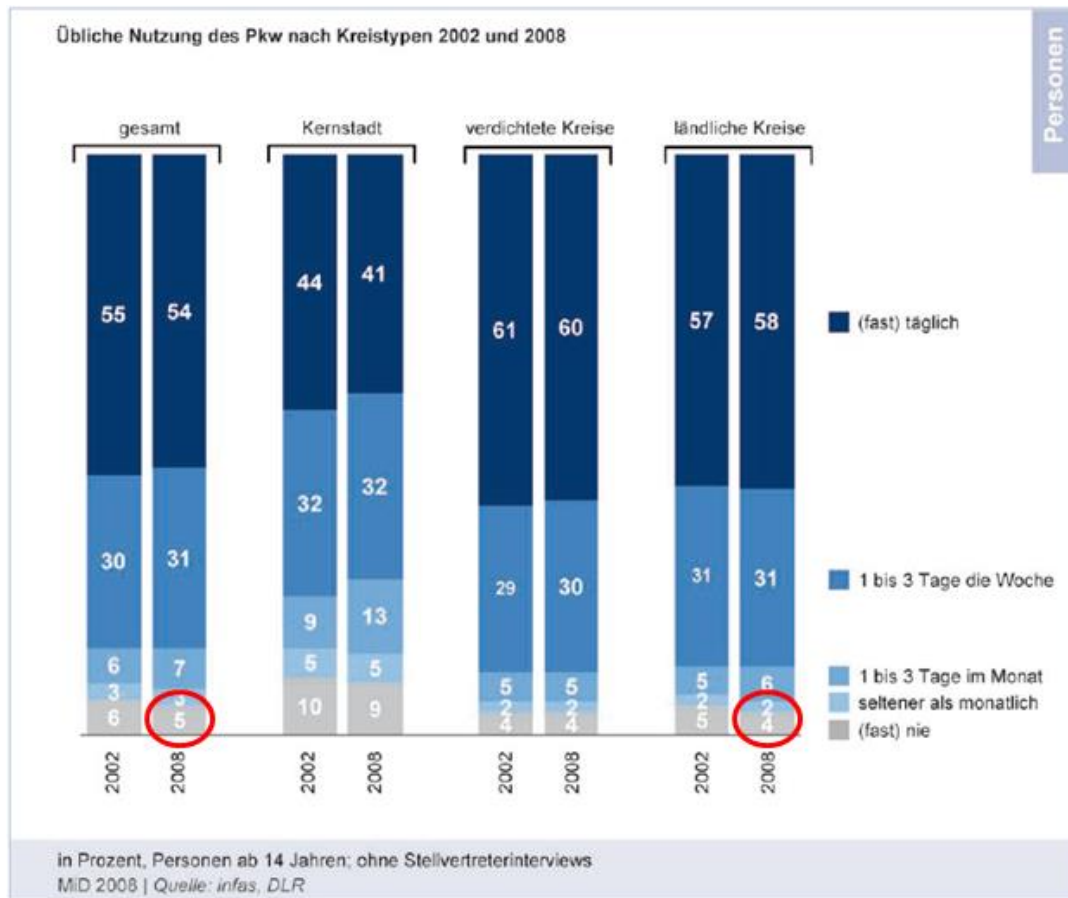


Abbildung 8.7: Übliche Nutzung nach Kreistypen 2002 und 2008

¹⁷ Quelle: SUK

¹⁸ vgl. MiD, Ergebnisbericht, S. 95



8.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

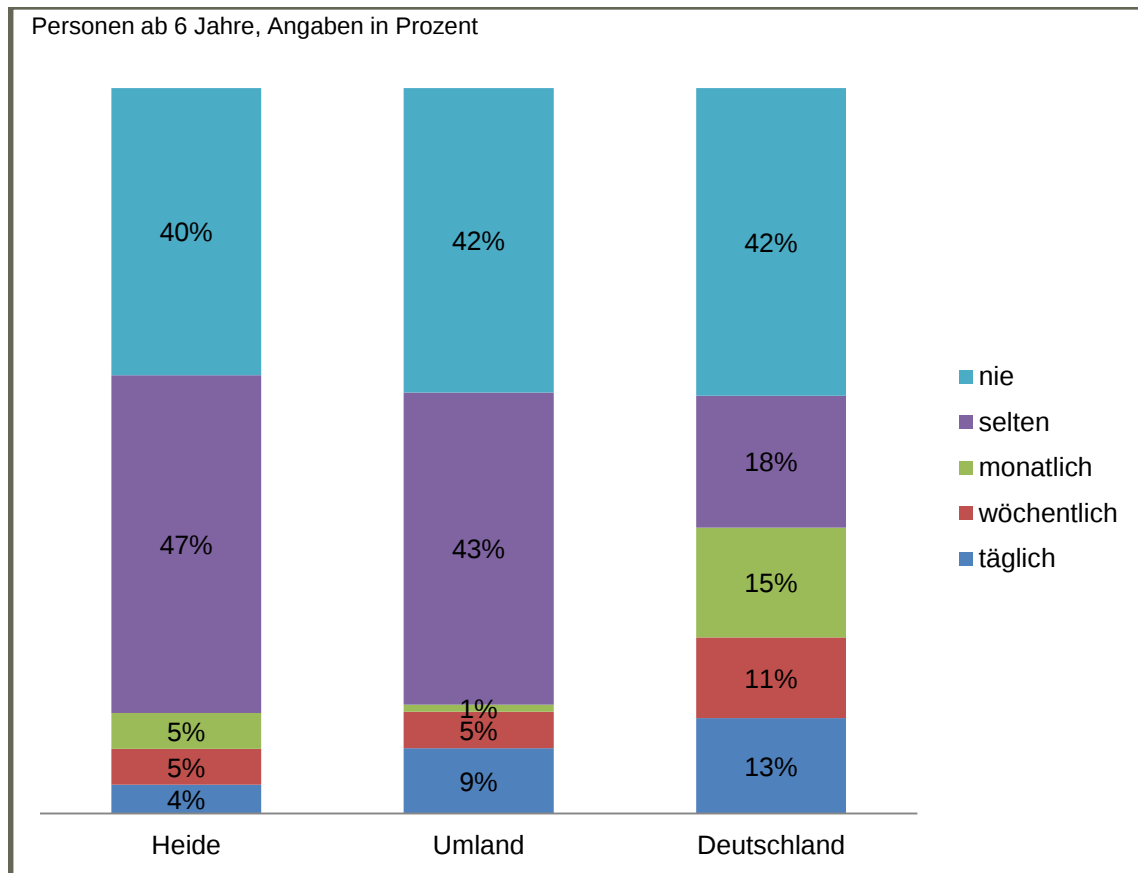
Laut der MiD-Studie zeichnet sich in Deutschland ein Trend zu einer höheren ÖPNV-Nutzung ab. Im Vergleich zur Studie von 2002 ist die Verringerung des Anteils der „ÖPNV-Muffel“ von 46 Prozent 2002 auf 42 Prozent im Jahre 2008 gefallen.

Trotz dieses Trends nutzen in den ländlichen Kreisen Deutschlands täglich nur durchschnittlich 13 Prozent der Bevölkerung den öffentlichen Verkehr. Mit steigender Siedlungsdichte steigt normalerweise gleichzeitig auch die Nutzung des ÖPNV. So erhöht sich der Prozentsatz in verdichteten Kreisen auf 17 Prozent und in Kernstädten auf sogar 46 Prozent.¹⁹

Wie Abbildung 8.8 zeigt, lässt sich die o. g. Tendenz für Heide nicht feststellen. Hier ist es umgekehrt, und der Anteil der ÖPNV-Nutzer ist in der Stadt nicht einmal halb so hoch wie im Umland (Heide: 4%, Umland: 9%). Weiterhin fällt auf, dass im gesamten Untersuchungsgebiet mindestens 85 Prozent der Einwohner selten bis nie den ÖPNV nutzen. Gemäß Abbildung ist dieser Wert sowohl um 25 Prozent höher als im deutschlandweiten Vergleich, als auch in Schleswig Holstein.

¹⁹ vgl. MiD, S. 100

Abbildung 8.8: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung



8.4.5 Radverkehr

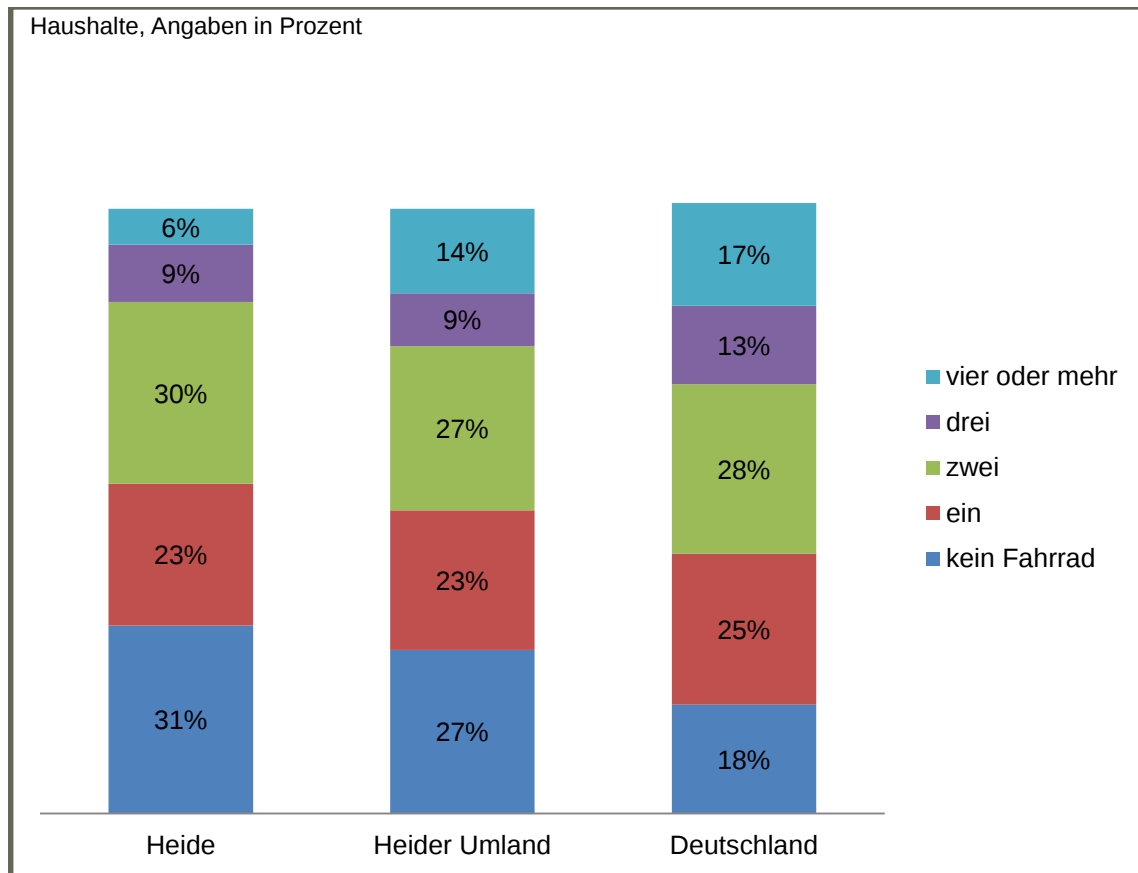
In Deutschland gibt es insgesamt rund 70 Mio. Fahrräder und in über 80 Prozent der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden. Dementsprechend besitzen nur knapp 20 Prozent der Haushalte in Deutschland kein Fahrrad.²⁰ Im Vergleich dazu hat Schleswig-Holstein 2,83 Millionen Einwohner, und es gibt 2,93 Millionen Fahrräder, d. h. mehr Fahrräder als Einwohner.²¹

Wie in Abbildung 8.9 zu erkennen ist, verfügen in der Stadt Heide im Vergleich nur knapp 70 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad. In über 30 % der Haushalte ist gar kein Fahrrad vorhanden. Im Heider Umland besitzt ein etwas höherer Anteil der Haushalte Fahrräder. Der Anteil der Haushalte mit Fahrrad liegt allerdings ebenfalls deutlich unter dem des deutschlandweiten Durchschnitts.

²⁰ vgl. MiD, Ergebnisbericht, S. 60

²¹ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Radverkehr in Deutschland

Abbildung 8.9: Anzahl der Fahrräder in den Haushalten²²

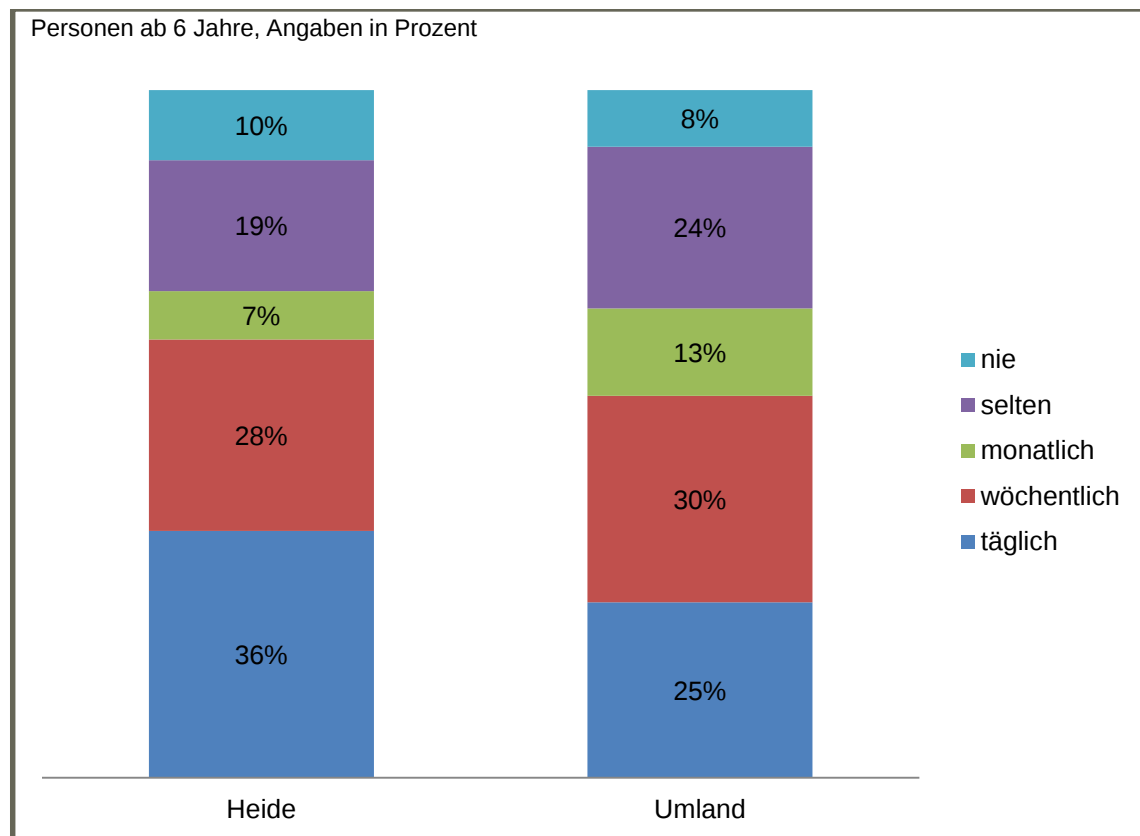


Gemäß dem MiD-Ergebnisbericht 2008 werden für Strecken bis zu fünf Kilometern Fuß und Fahrrad Deutschland-weit immer mehr das neue „Nahverkehrsmittel“. Bezogen auf das Fahrrad gilt dies besonders für die verdichteten und ländlichen Kreisen.

Dies kann auf die Stadt Heide übertragen werden, wo mit 36 % mehr als ein Drittel der Bevölkerung täglich das Fahrrad nutzt. Im Heider Umland beträgt dieser Wert 25 %. Auch dieser Wert liegt damit über dem Deutschland-Wert, der nur für 20 % der deutschen Bevölkerung eine tägliche Fahrradnutzung angibt. Trotz dem o. g. verhältnismäßig geringen Anteil an Haushalten mit Fahrrädern nutzen also vergleichsweise viele Bewohner der Region ihre Fahrräder.

²² vgl. MiD, Ergebnisbericht, S. 60

Abbildung 8.10: Häufigkeit der Fahrradnutzung²³



8.4.6 Mobilitätsverhalten nach Altersgruppen

8.4.6.1 Allgemeine Kennwerte und Modal Split

In Abbildung 8.11 wird sichtbar, dass der Anteil mobiler Personen in der Region Heide überdurchschnittlich hoch ist. Im durchschnittlichen ländlichen Raum Deutschlands liegt der Prozentsatz im Unterschied zur Region Heide bei unter 90 Prozent.

Die Zeit, die die Bewohner der Region am Tag unterwegs sind (Unterwegszeit), unterscheidet sich nur geringfügig von der Zeit, die in anderen ländlichen Kreisen Deutschlands für die Wege benötigt wird und ist ein wenig kürzer.²⁴

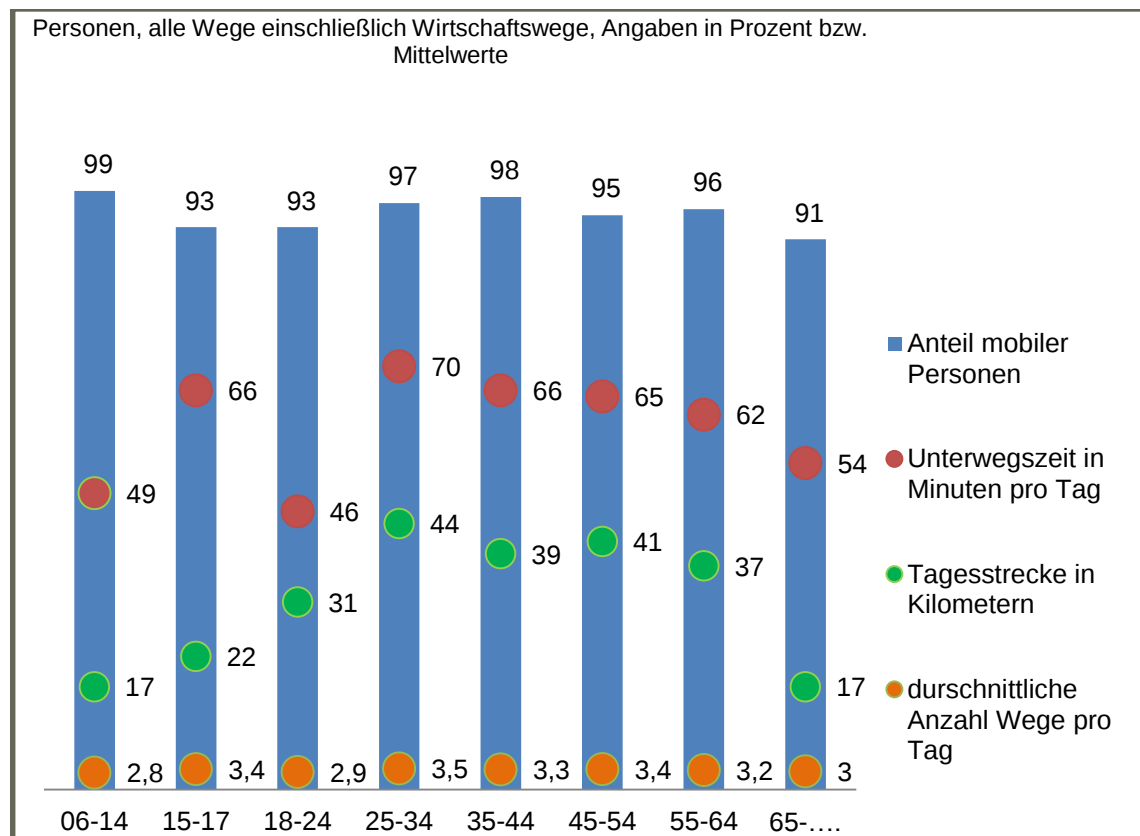
Auch die Strecke, die jede Person am Tag zurücklegt, weicht in der SUK-Region nur wenig von der durchschnittlich in Deutschland zurückgelegten Strecke ab, ist aber ebenfalls kürzer.

Vergleichbar mit dem deutschlandweiten Mittelwert wurde in der Stadt und Umlandregion Heide die Anzahl von durchschnittlich 3,4 Wegen pro Tag und Einwohner ermittelt.

²³ Vergleichswerte zur Fahrradnutzung finden sich im MiD-Ergebnisbericht, S. 108

²⁴ vgl. MiD Ergebnisbericht, S. 60

Abbildung 8.11: Mobilität am Stichtag



Beim Betrachten des Modal Split nach Altersgruppen in Heide (Abbildung 8.12) und dessen Umland (Abbildung 8.13) zeichnen sich die typischen gebietsspezifischen Eigenheiten ab. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt (Abbildung 8.14) zeigt sich der schon erwähnte hohe MIV-Anteil und der daraus resultierende sehr niedrige ÖPNV Anteil besonders deutlich. Gerade bei den Personen im Alter zwischen 35 und 55 Jahren ist diese Tendenz unübersehbar stark ausgeprägt und zeigt die starke Ausrichtung auf den MIV und den faktisch nicht nennenswerten ÖPNV-Anteil. Auch der Anteil an Personen die zu Fuß gehen ist in der Stadt und Umland zum Teil deutlich geringer als im deutschlandweiten Vergleich. Dafür sind zumindest in der Stadt Heide die Radverkehrsanteile im Vergleich etwas höher.

Abbildung 8.12: Modal Split nach Altersgruppen in Heide

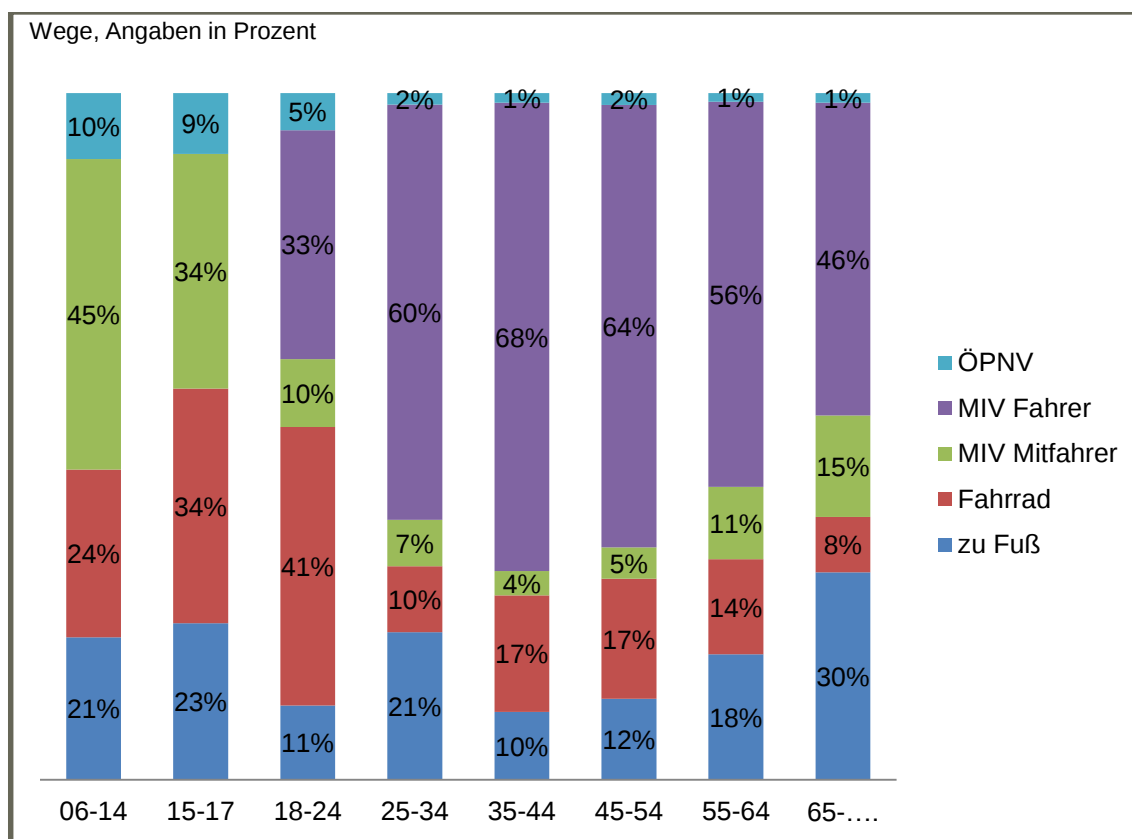


Abbildung 8.13: Modal Split nach Altersgruppen im Umland

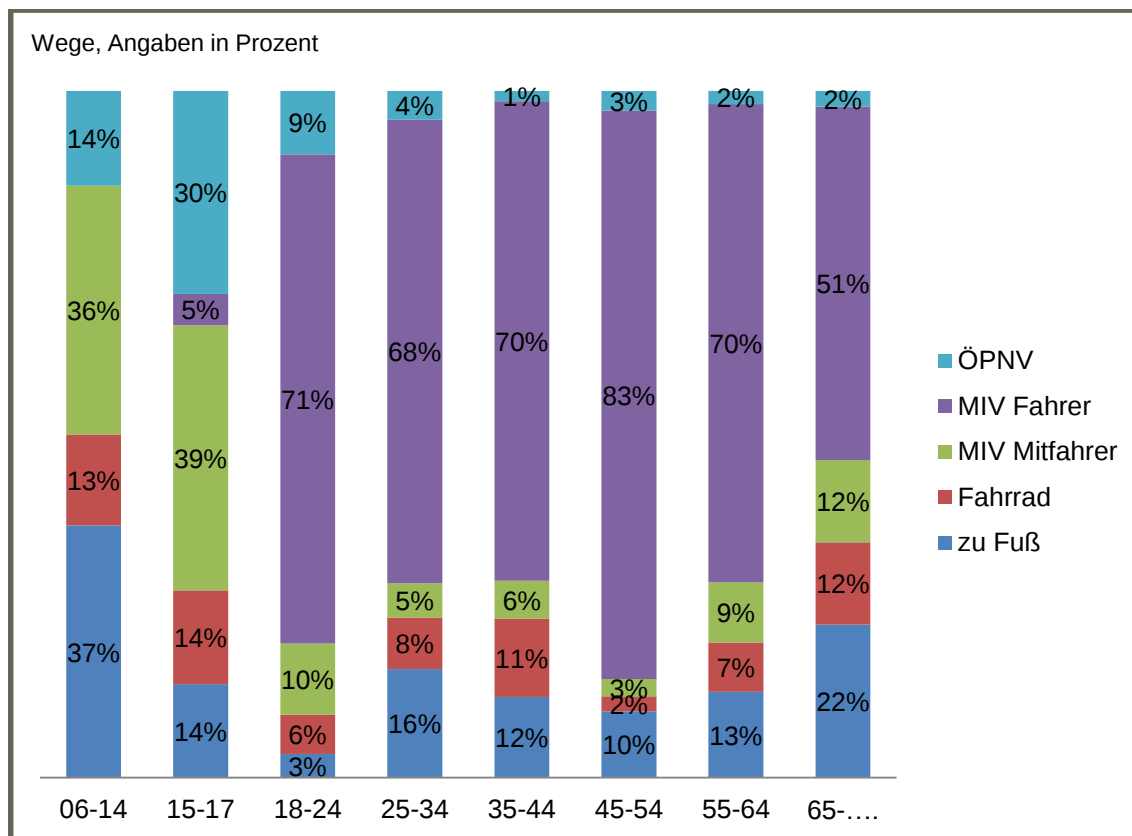
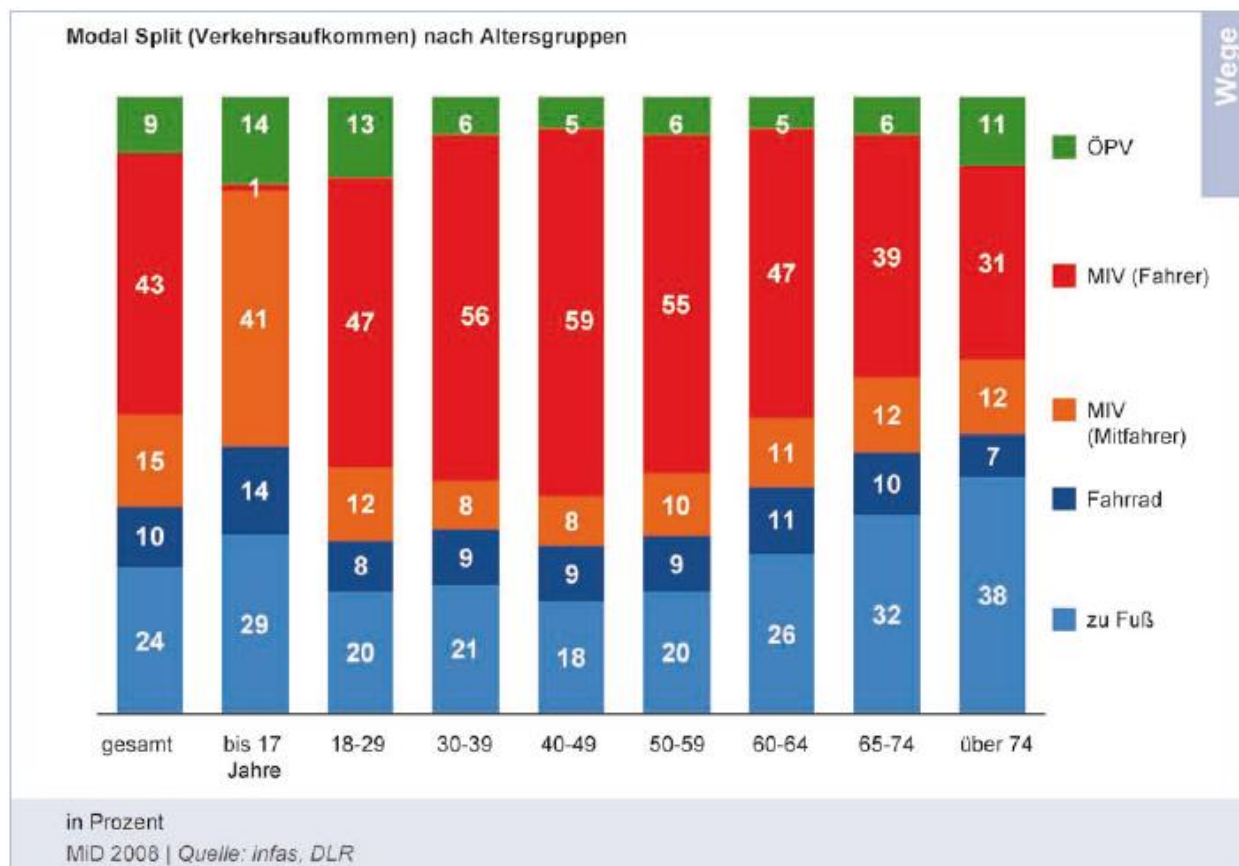


Abbildung 8.14: Modal Split nach Altersgruppen deutschlandweit



8.4.6.2 Motorisierter Individualverkehr

Die schon erwähnte Pkw-Affinität wird durch Abbildung 8.15 und besonders Abbildung 8.16 noch einmal unterstrichen. Während die Anteile der Personen, die in der Stadt Heide leben, mit den der deutschlandweiten Erhebung²⁵ weitgehend korrespondieren, zeichnen sich in Heides Umland sehr deutliche ortsbedingte Unterschiede ab. Wieder ist es die Zahl der 35- bis 55-Jährigen die hier erwähnenswert ist und in diesem Personenkreis sowohl eine stark ausgeprägte MIV-Abhängigkeit als auch eine -Affinität vermuten lässt.

²⁵ vgl. MiD Ergebnisbericht, S.41

Abbildung 8.15: Häufigkeit der Pkw Nutzung nach Altersgruppen - Heide

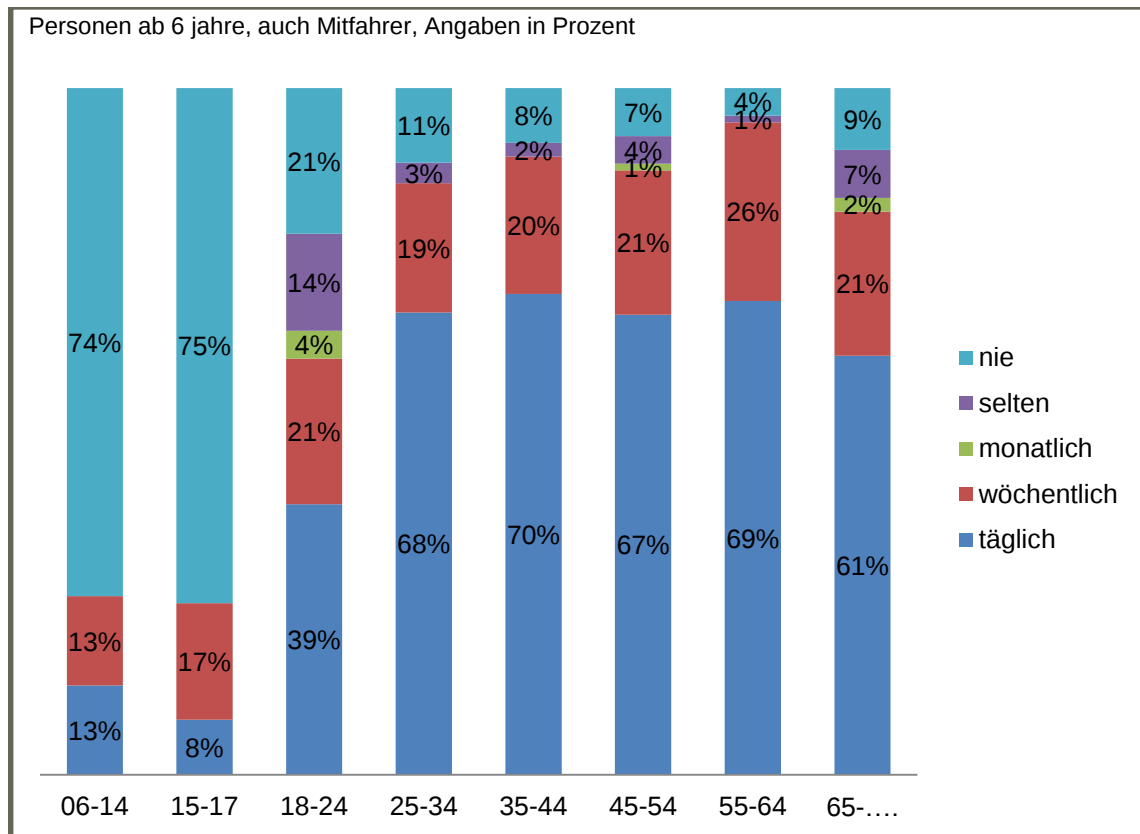
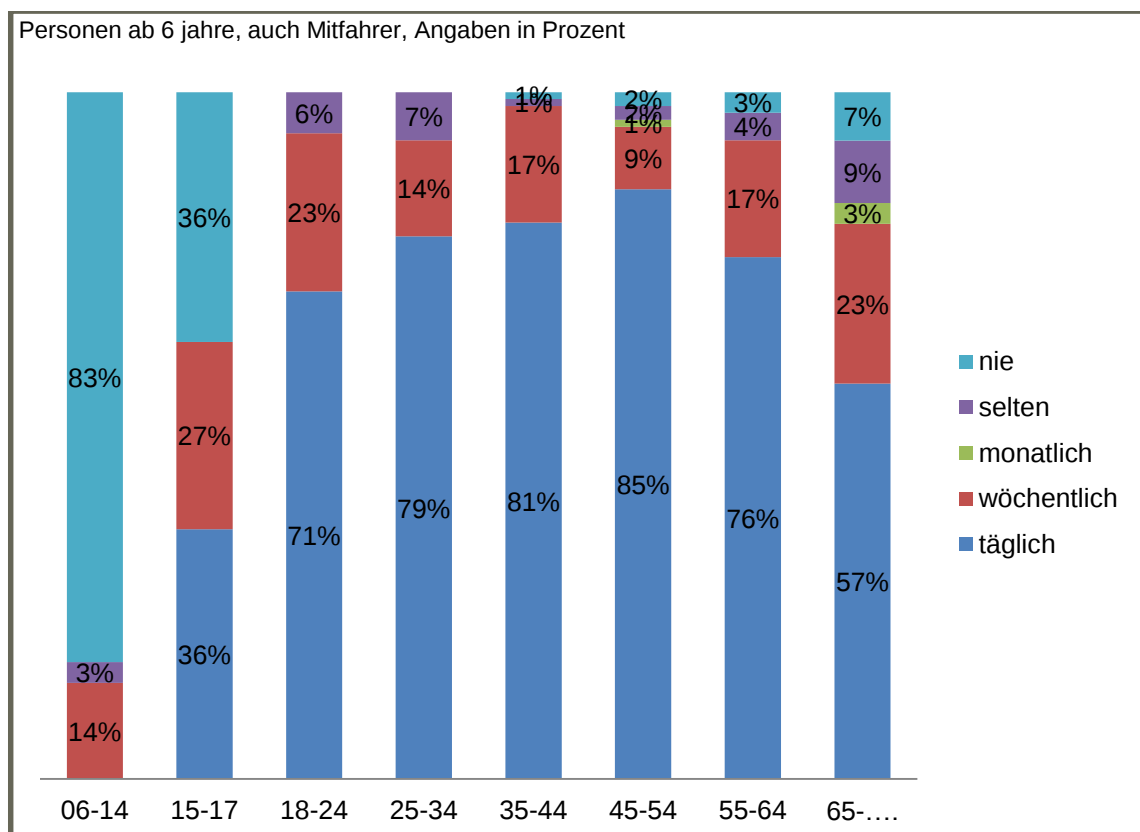


Abbildung 8.16: Häufigkeit der Pkw Nutzung nach Altersgruppen - Umland



8.4.6.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die folgenden Abbildung 8.17 und Abbildung 8.18 veranschaulichen die bereits dargestellte geringe Attraktivität des ÖPNV in Heide und seinem Umland. Einzig Schüler im Umland scheinen aufgrund der Notwendigkeit bzw. Alternativlosigkeit diesen Verkehrsträger zu nutzen.

Im Stadtgebiet nutzen mit leichten Abweichungen bei den 15 bis 24 Jährigen und den Senioren im Mittel rund 90 Prozent der Einwohner Heides den ÖPNV selten bis nie. Der eigentlich zu erwartende höhere Nutzungsgrad des ÖPNVs in der Stadt ist nicht zu erkennen.

Im Umland stellt sich die Situation teilweise anders dar. Infolge der Abhängigkeit der Minderjährigen vom ÖPNV („ÖPNV-captives“) ist hier der ÖPNV-Anteil sehr hoch (Schülerverkehre). In den übrigen Altersgruppen ähneln sich die Verteilungen wiederum sehr.

Abbildung 8.17: Häufigkeit der ÖPNV Nutzung nach Altersgruppen - Heide

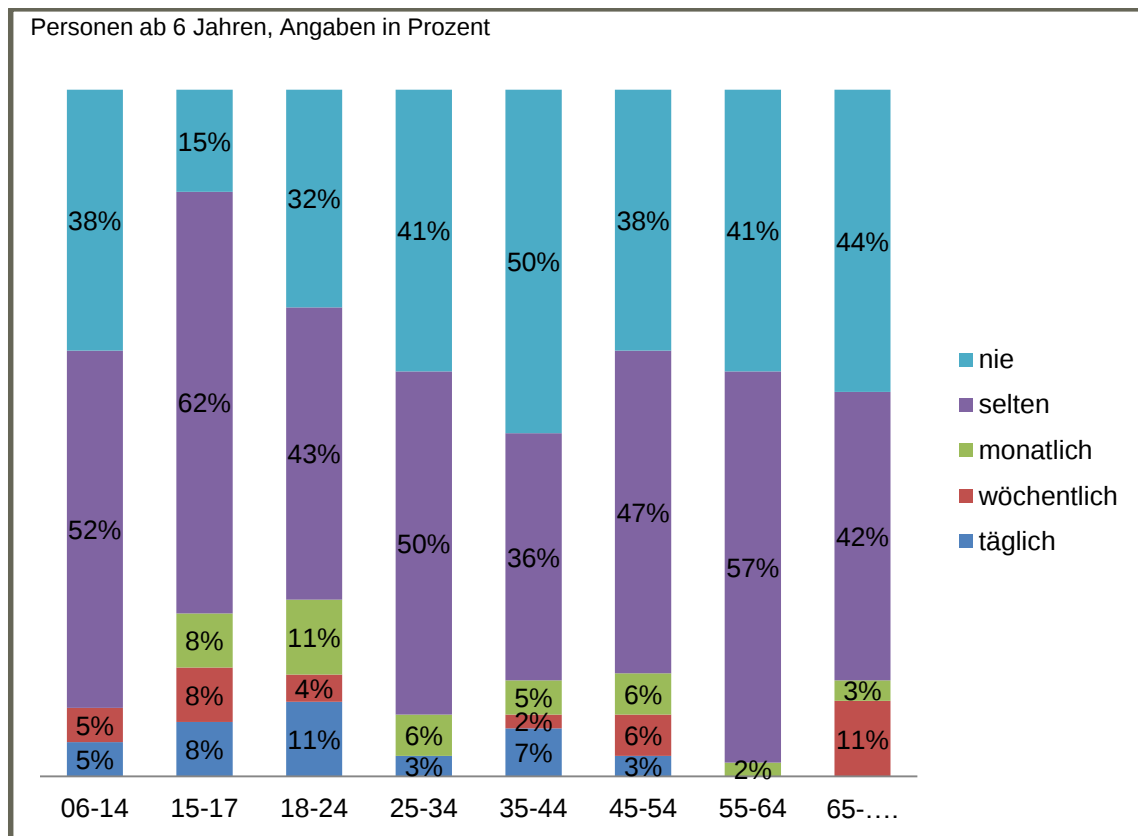
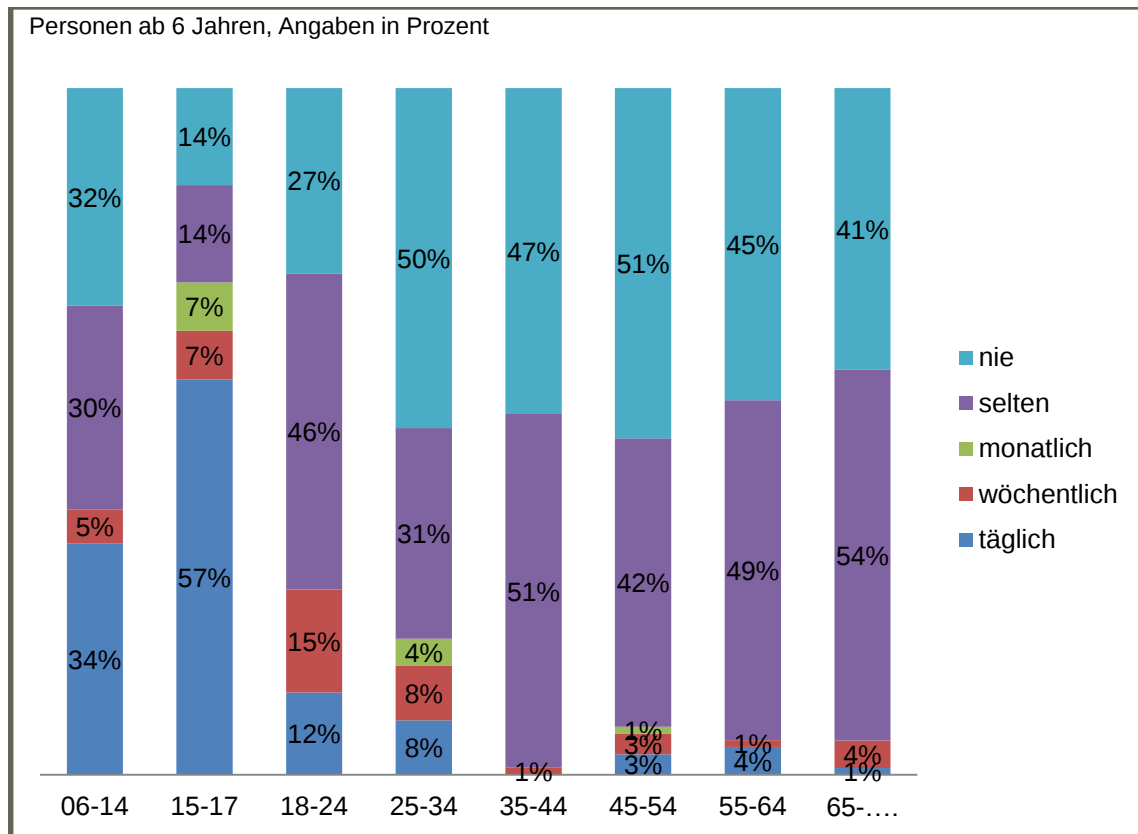


Abbildung 8.18: Häufigkeit der ÖPNV Nutzung nach Altersgruppen - Umland



8.4.6.4 Radverkehr

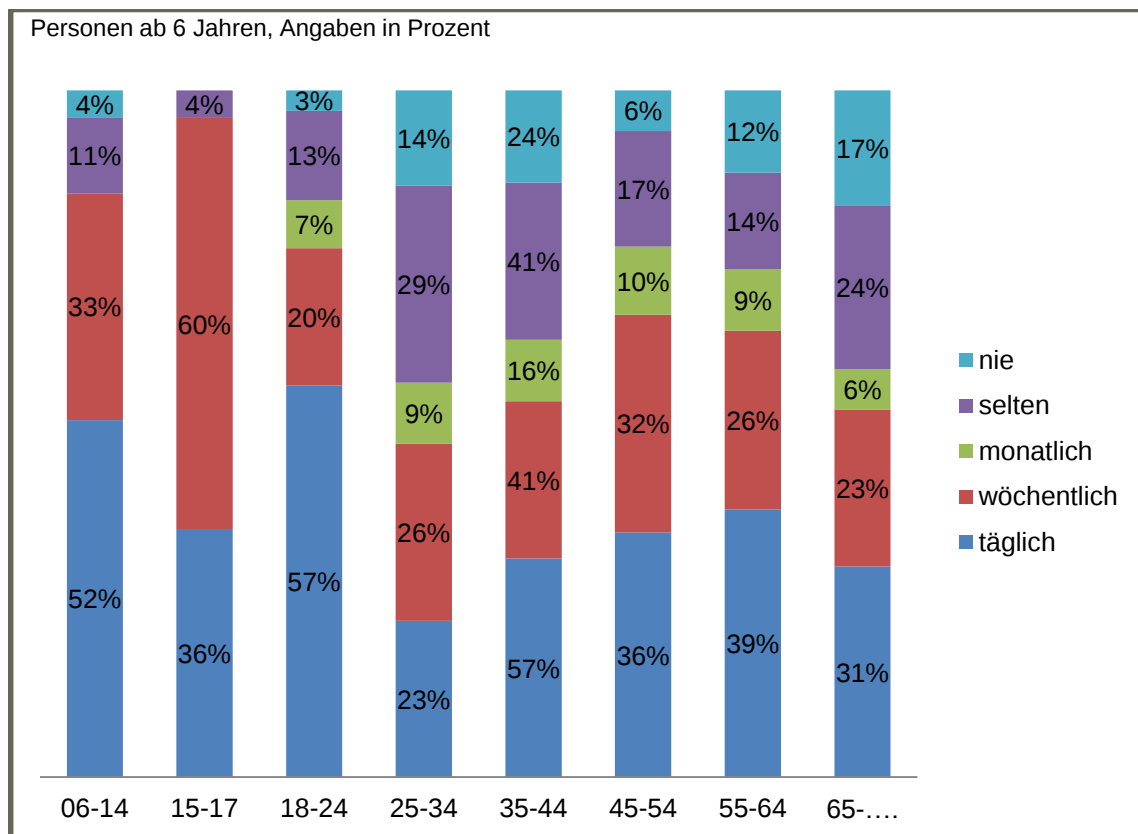
Wie schon erwähnt, ist der Anteil der Rad fahrenden Personen in Heide vergleichsweise hoch. Auch im Umland sind Radfahreranteile durchaus noch über dem bundesweiten Durchschnitt angesiedelt. Sowohl bei den Bewohnern der Stadt, als auch bei denen des Umlandes gibt es bei den 25- bis 34-Jährigen im Vergleich zu den übrigen Altersgruppen einen bemerkenswerten Abfall bei der täglichen Nutzung des Fahrrads. Zwar ist bundesweit ebenfalls in dieser Altersgruppe ein Einschnitt erkennbar²⁶, allerdings bei weitem nicht so stark wie in der Untersuchungsregion. Weiter erwähnenswert sind die hohen Werte der Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren. In der Stadt Heide fahren über 95 Prozent wöchentlich mit dem Fahrrad, und im Umland liegt der Anteil ebenfalls über 90 Prozent.

Im Gegenteil zur deutschlandweiten Betrachtung fällt auf, dass besonders Personen ab 55 Jahren in Heide und Umland das Fahrrad oft nutzen. In der üblichen Republik wird in dieser Altersgruppe wesentlich weniger und seltener Fahrrad gefahren. Deutschlandweite Anteile von über 60 % der Bürger, die nie das Fahrrad nutzen, liegen hingegen in Heide, wie in Abbildung 8.19 und Abbildung 8.20 zu sehen, nicht einmal bei 20 %.

²⁶ vgl. MiD Ergebnisbericht, S. 106

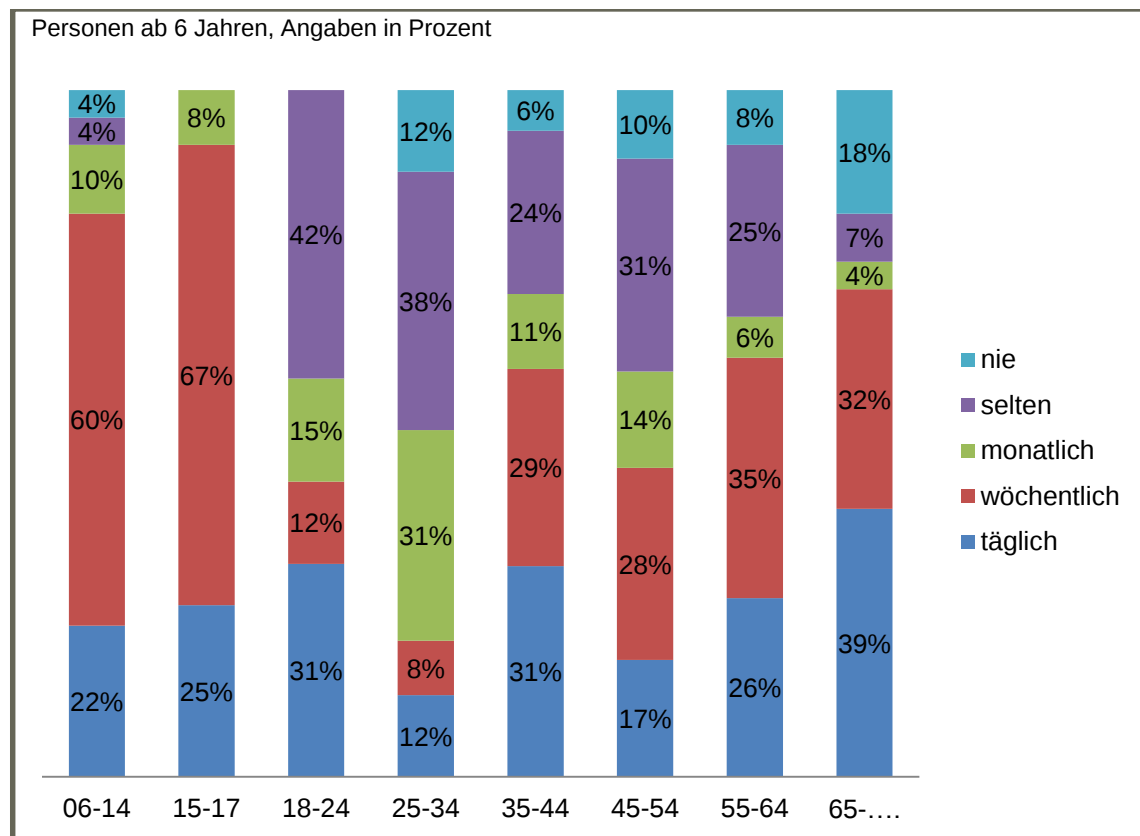
Ähnlich zum bundesweiten Durchschnitt verhält sich in Heide und Umgebung der hohe Anteil der Fahrradnutzung bei Personen unter 25.²⁷ Hier lassen sich bei der Betrachtung Unterschiede zwischen der Stadt (Abbildung 8.19) und dem Umland (Abbildung 8.20) ausmachen. Liegt in Heide selbst der Anteil mit 10 Prozent deutlich über dem der Bundesrepublik, ist der Anteil im Umland im Mittel um 10 Prozent geringer.

Abbildung 8.19: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Altersgruppen - Heide



²⁷ Ebenda

Abbildung 8.20: Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Altersgruppen - Umland



8.5 Fazit

Die Durchführung der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Region Heide verlief sehr positiv. Die im Vorfeld mit dem Auftraggeber abgestimmten bzw. festgelegten Grenzwerte führten zu einer empfohlenen Stichprobengröße, die um das 1,5-fache überschritten wurde. Auch gestaltete sich die Zusammenarbeit zwischen Gutachter und dem Auftraggeber durchweg positiv, so dass die aufwändige Vorbereitung und Abstimmung der Inhalte reibungslos verlief.

Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, wurde die Haushaltsbefragung anhand von MiD-Vergleichswerten auf Plausibilität geprüft und Trends anhand des Vergleichs mit den deutschlandweiten Erhebungen aufgezeigt. Die Haushaltsbefragung liefert zum einen belastbare Ergebnisse, die einen wichtigen Ausgangspunkt zur Erarbeitung einer integrierten Verkehrsplanung für SUK-Region Heide bilden. Zum anderen lassen sich die erhobenen Daten fortschreiben, wodurch es möglich ist, die aus dem vorliegenden Masterplan hervorgehenden Maßnahmen zu evaluieren.

Aus den erhobenen Daten lässt sich schlussfolgern, dass in Heide und im Umland wenige Möglichkeiten bestehen, Synergien zu nutzen, d. h. Wege verschiedener Zwecke miteinander zu verknüpfen. Dies zeigt sich v. a. durch die hohen Anteile der durchgeführten Wege zur Arbeit, Ausbildung und Schule, was wiederum eine Auswirkung auf die geringe Zahl von Freizeitwegen vermuten lässt. Ursache dafür könnte das schlecht ausgebaute ÖPNV-Netz, das mit Ausnahme der Schüler eine geringe Nutzung aufweist, und das unattraktive Fußwegenetz sein. Dies zeigt

sich durch die im deutschlandweiten Vergleich geringeren Distanzen, die die Einwohner der Region am Tag zurücklegen. Zumindest in der Stadt Heide verdeutlichen die ebenfalls geringeren Unterwegszeiten das vorhandene Potential für ein attraktives Rad- und Fußwegenetz. Die vergleichsweise hohe tägliche Fahrradnutzung in Heide lässt auf einen Trend zum Fahrradfahren schließen.

Im Verlauf der Bearbeitung des vorliegenden Masterplans gilt es Möglichkeiten aufzuzeigen, wie die o. g. Potenziale besser genutzt werden können.

Infolge der fehlenden bzw. wenig attraktiven Alternativen zum Individualverkehr, der hohen Führerscheinquote und den autofreundlichen Rahmenbedingungen ist die Region bisher durch den MIV geprägt. Die daraus resultierenden negativen Auswirkungen wie Zerschneidungswirkungen, Staub- und Schallemissionen und v. a. das eingeschränkte Sicherheitsgefühl nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer mindern die Lebensqualität und haben negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Bewohner.

9 Ergebnisse der 2. PAG-Sitzung mit Planungswerkstatt

Die projektbegleitende Arbeitsgruppe (PAG) besteht neben einem moderierten Fachgremium aus Vertretern der Verwaltung und Experten, die nach dem Stellvertreterprinzip eingesetzt sind. Die Gruppe hat die zentrale Aufgabe die erarbeiteten Zwischenergebnisse zu validieren und zu ergänzen, sowie die Planungswerkstätten vor- und nachzubereiten.

Neben den in Kapitel 2 geschilderten Ergänzungen wurden als Ergebnis der Bestandsaufnahme aktuelle Stärken und Schwächen (sortiert nach Mobilitätsarten) hinzugefügt. Diese sind folgend dargestellt.

Stärken	Schwächen
ÖPNV	
- „RUDI“ Rufbus-Dithmarschen - Stadtverkehr (4 Linien) - 9 Uhr – 1€-Verkehr - Haltschaltstelle Famila - zukünftige Stärke dynamisches Fahrgastsystem (in Arbeit)	- Parkplätze für Fahrräder - Alternative Angebote nicht bekannt - Ungünstige Taktung → Verknüpfung mit Bahn und alternativen Angeboten - fehlende Akzeptanz
Rad / Fuß	
- gute Ausgangslage für Rad / Fuß (Stadtgröße) - zukünftige Stärke Thema E-Bike und Lastfahrrad (in Arbeit)	- Abstellmöglichkeiten Fahrrad (-Tourismus) - fehlende Durchgängigkeit - fehlende Tankstellen (E-Mobilität) - Raum für Fußgänger und Radfahrer - fehlende Fahrradhaupttrouten - Schlechter Zustand der Wege - Schlechte Verbindung zum Bahnhof
MIV	
- genügend Straßen und Parkplätze - kaum Staus (auch samstags) - vorhandene 30-Zonen - Parken sehr günstig - Unabhängigkeit	- fehlende Kontrollen - Umweltverschmutzung - fehlende P+R - Geschwindigkeit auf Bundesstraße zu hoch

Zur Vorbereitung der 1. Planungswerkstatt wurden weitere Akteure, wie Sportvereine, Kitas und Schulen für den erweiterten Teilnehmerkreis der Planungswerkstatt benannt. Des Weiteren wurde angeregt, dass Akteure zur Motivation für eine Teilnahme an der PAG auch direkt angeschrieben oder über zusätzliche Kanäle angesprochen werden sollten.

Am 04.03.2015 fand im Bürgerhaus der Stadt Heide die 2. Sitzung der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe (PAG) mit Planungswerkstatt, d. h. im erweiterten Teilnehmerkreis statt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten in drei thematischen Arbeitsgruppen Autoverkehr (MIV), ÖPNV/Fußgänger und Radverkehr. Zunächst wurde über Ideen und Visionen in Bezug

auf die Mobilität in der Region Heide 2030 diskutiert. Im Anschluss daran wurden Zwischenergebnisse bewertet und ergänzt, die folgend in tabellarischer Form dargestellt sind:

Abbildung 9.1: Ergebnisse der 2. PAG-Sitzung

Autoverkehr (MIV)	
Vision	Anmerkungen zur Bestandsaufnahme / zu Maßnahmen
- Verkehrsflussoptimierung - bessere Qualität der Straßen - LKW-Leitkonzept	- starke Belastung durch Schwerlastverkehr - Konfliktpunkte zwischen Auto- und Radverkehr - Verkehrsstauungen

ÖPNV/Fußgänger	
Vision	Anmerkungen zur Bestandsaufnahme / zu Maßnahmen
- klimafreundlicher ÖPNV - grundlegend starkes Liniennetz, ergänzt durch flexible Angebote - gesteigerte Attraktivität durch Fokussierung bei der Siedlungsentwicklung auf Kernbereiche (die entsprechend durch ÖPNV angeschlossen sind)	- ZOB und Bahnhof müssen besser verknüpft oder zusammengelegt werden - Verknüpfung Bahn-Bus/Bus-Bus → Fixpunkt: Taktung der Regionalzüge Kritisch: Nicht unerhebliche Auswirkungen auf Schulzeiten - Anbindung an den Markt fehlt - alternative Angebote wie RUDI sind unbekannt → Marketing verbessern - nicht liniengebundene Angebote verbessern z.B. Anruf-Sammel-Taxi - Liniennetz unübersichtlich, Beschriftung der Busse schlecht → Fahrgast-Schulung - Zukunft des Car-Sharing in der Region Heide?

Radverkehr	
Vision	Maßnahmen
- großzügiges Stellplatzangebot - gute überregionale Anbindung - Anbindung bringt viel Verkehr mit sich - kein Hapterschließungsring	Harte Maßnahmen - Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV (kostenverträglich) - bessere Durchgängigkeit der Radwege - Angebote für Berufspendler - Angebote E-Mobilität - Sichere Abstellplätze (Markt, Fußgängerzone, innere Altstadt) - Bedarf der Umlandgemeinden prüfen Weiche Maßnahmen - Schulungsangebote (auch in Schulen) - Bewusstseinsbildung („Was darf ich!“) - Eindeutigkeit

Die Ergebnisse der 2. PAG-Sitzung zeigen die typischen Problembereiche einer autogerechten, d. h. einer auf den MIV ausgerichteten Stadt. Die Beschreibung des Wunschbildes in der Region Heide im Jahr 2030 lässt einen deutlichen Trend weg von der Dominanz des MIV und hin zum öffentlichen Verkehr (ÖV) erkennen. Zudem zeigt die Überschrift „Menschenfreundliche Innenstadt“ zum einen die geringe Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums in Heide und zum anderen das dort vorhandene Verbesserungs- und Entwicklungspotenzial.

Vor diesem Hintergrund wird noch einmal auf die eingangs in Kapitel 2 dargestellten Ziele des Masterplans Mobilität verwiesen. Insbesondere die hier genannten Schwerpunkte „Verträglichkeit“, „Vernetzung und Kommunikation“ erhalten nach den Ergebnissen der 2. PAG-Sitzung ein großes Gewicht und werden insofern im weiteren Masterplan-Prozess eine besondere Beachtung erfahren.

10 Zusammenfassung und Schwachstellenanalyse

10.1 Einführung

Die in den vorherigen Kapiteln ermittelten Daten und die aus diesen gezogenen Schlüsse sollen im Folgenden übersichtlich in Kurzform zusammengefasst werden. Es erfolgt dabei im Hinblick auf die weitere Masterplan-Bearbeitung eine Gliederung der Inhalte nach den einzelnen Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr. Im Hinblick auf das Identifizieren von Verbesserungspotenzialen erfolgt eine Fokussierung auf die Schwachstellen, denen jedoch die erkennbaren Stärken des Verkehrssystems in Heide und im Heider Umland vorangestellt werden.

10.2 Fußgängerverkehr

Stärken
> weitgehend flächendeckende Infrastruktur in Form von Gehwegen vorhanden > kurze Wege innerhalb der Stadt Heide
Schwachstellen
> fehlende sichere Querungsmöglichkeiten außerhalb von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen und Fußgänger-Lichtsignalanlagen > an Knotenpunkten Fußgänger- und Radfahrerfurten häufig abgerückt - liegen somit nicht in der direkten Geh- bzw. Fahrtrichtung > Fußgängerüberwege sowie andere Querungshilfen wie bspw. Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen, Einengungen etc. finden sich nur an einigen wenigen Stellen in der Stadt > fehlende Querungshilfen insbesondere an den stärker belasteten klassifizierten Straßen und im Bereich der Schulen > zu hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr > gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern auf den Nebenanlagen > unzureichender Oberflächenzustand und Breite der Gehwege > lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen > fehlende oder defekte Blindensignalisierung bzw. > fehlende Barrierefreiheit

Tabelle 10.1: Stärken und Schwachstellen – Fußgängerverkehr

10.3 Radverkehr

Stärken

- > Erreichbarkeit der Innenstadt innerhalb von 10-15 min mit dem Rad aus allen Stadtteilen möglich
- > generell kurze Wege innerhalb der Stadt Heide
- > ebene Topographie
- > relativ großer Anteil Studierender als Fahrrad-affine Personengruppe

Schwachstellen

- > qualifiziertes Netz mit Haupt- und Nebenrouten fehlt
- > Radwegenetz weist hinsichtlich Funktionalität und Gestaltung sehr unterschiedliche Qualitäten auf – durchgängig qualitativ hochwertiges Radwegenetz fehlt
- > straßenunabhängig geführtes Radwegenetz bzw. Tourismus/Freizeitnetz fehlt / ist ausbaufähig
- > überwiegend straßenbegleitende Radwege als gemeinsame Geh-/Radwege oder Gehwege mit Radfahrer Frei („Servicelösung“)
- > in den meisten Fällen nutzbare Breite dieser Wege < 2,50 m
- > benutzungspflichtige Radwege existieren nur an wenigen Straßen (z.B. Stiftstr., Meldorfer Str., Markt)
- > „moderne“ Führungsformen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, Fahrradstraßen fehlen
- > an vielen Stellen Zweirichtungsverkehr
- > dabei nicht ausreichende Dimensionierung und baulicher Zustand
- > Fußgängerzonen für Radfahrer gesperrt
- > fehlende Abstellanlagen an den großen Verkehrserzeugern und in der Innenstadt sowie insbesondere am Bahnhof (hohe Auslastung)
- > mangelhafte Beschilderung
- > lange Wartezeiten an LSA
- > Hindernisse u. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern insbesondere in der Innenstadt und entlang der klassifizierten Straßen

Tabelle 10.2: Stärken und Schwachstellen – Radverkehr

10.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Stärken

- > große Bedeutung des Zentralortes Heide für das Umland mit entsprechend großem Verkehrsbezug und dadurch Bündelungspotenzial
- > relativ großer Anteil Studierender als Internet-affine Personengruppe und entsprechend großes Potenzial für Ansprache mit modernen Fahrgastinformationssystemen

Schwachstellen

- > geringe Attraktivität und damit Nutzung
- > Fokus auf Schülerverkehr, dadurch teilweise mäanderndes Liniennetz mit wenig Linienkonstanz
- > Defizite in der Vernetzung des Stadtverkehrs (Bahn, Bus, P+R)
- > teilweise geringe Taktfrequenz (Nutzung Bus zur Arbeit, am Wochenende, abends, nachts nur eingeschränkt möglich)
- > Anschlusssicherung verbesserungsfähig insbesondere am Bahnhof
- > Kommunikation / Fahrgastinformation
- > Bewerbung alternativer Angebotsformen wie „RUDI“
- > Lücken bei den Haltestelleneinzugsbereichen / Haltestellendichte (Erschließungsqualität)
- > Gestaltungs- und Verknüpfungsdefizite am Bahnhof
- > Trennung ZOB / Bahnhof
- > Haltestellenausstattung von unterschiedlicher Qualität
- > teilweise fehlende Ausstattung wie Witterungsschutz, Fahrgastinformation, Abfallbehälter, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Fahrradabstellmöglichkeit
- > Barrierefreiheit
- > zu geringe Dimensionierung der Wartebereiche
- > Anschlusssicherung

Tabelle 10.3: Stärken und Schwachstellen – Öffentlicher Personennahverkehr

10.5 Motorisierter Individualverkehr

Stärken

- > gute Erreichbarkeit und äußere Anbindung mit einer durchgehenden Autobahnverbindung bis nach Hamburg (A 23)
- > Weitere Anbindung an das Bundesfernstraßennetz und Landesnetz ermöglicht gute regionale und überregionale Erreichbarkeit (B 5, B 203, L 150)
- > ausreichendes Stellplatzangebot
- > gute Erreichbarkeit der Parkplätze in der Innenstadt
- > laufende Projekte zur verbesserten Anbindung Westküstenklinikum und Bahnhof derzeit in der Planung / Umsetzung

Schwachstellen

- > Fehlen eines Haupteerschließungsringes mit Radialstraßen zum Zentrum (keine nordöstliche Umfahrungsmöglichkeit)
- > klassifizierte Straßen (B 5, B 203, L 150, K 77, K 57 etc.) mit hohen Verkehrsbelastungen, dadurch Konflikte mit den Randnutzungen bzw. anderen Verkehrsteilnehmern und Reduzierung der Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität
- > Kfz-freundliche Straßenraumgestaltung mit wenig Spielraum für Fußgänger / Radfahrer
- > Knotenpunkte im Zuge der B 203, B 5 und L 150 in den Spitzenstunden teilweise hoch ausgelastet, teilweise mit Defiziten in der Verkehrsqualität und dadurch längeren Rückstaus bei LSA-Rot
- > verbesserungsfähige Koordinierung der Lichtsignalanlagen insbesondere im Zuge der B 5, B 203
- > kein ausreichendes P+R Angebot am Bahnhof
- > Schleichverkehre z.B. in der Alfred-Dührssenstr.
- > überhöhte Geschwindigkeiten z.B. Loher Weg, Hafenstraße,
- > keine Tempo-30-Zonen: zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weiten Teilen des Hauptstraßennetzes 50 km/h; Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen lokal z. B. vor Schulen
- > gezielte Lenkung Schwerverkehr Routen mit geringer Sensibilität fehlt
- > mangelhafte Markierungen und Beschilderung
- > enge Randbebauung bei gleichzeitig hoher Verkehrsbelastung im Stadtzentrum und den Ortskernen der Umlandgemeinden; sensible Bereiche siehe Karten Anlage 4.4
- > große Bedeutung der Ost-West-Achse B 203 für den überörtlichen Verkehr ohne Ortsbezug mit negativen Auswirkungen auf Verkehr und Umfeld

Tabelle 10.4: Stärken und Schwachstellen – Motorisierter Individualverkehr

11 Weitere Vorgehensweise

Das weitere Vorgehen im Anschluss an die Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse ist nachstehend skizziert.

Abbildung 11.1: Weitere Vorgehensweise

