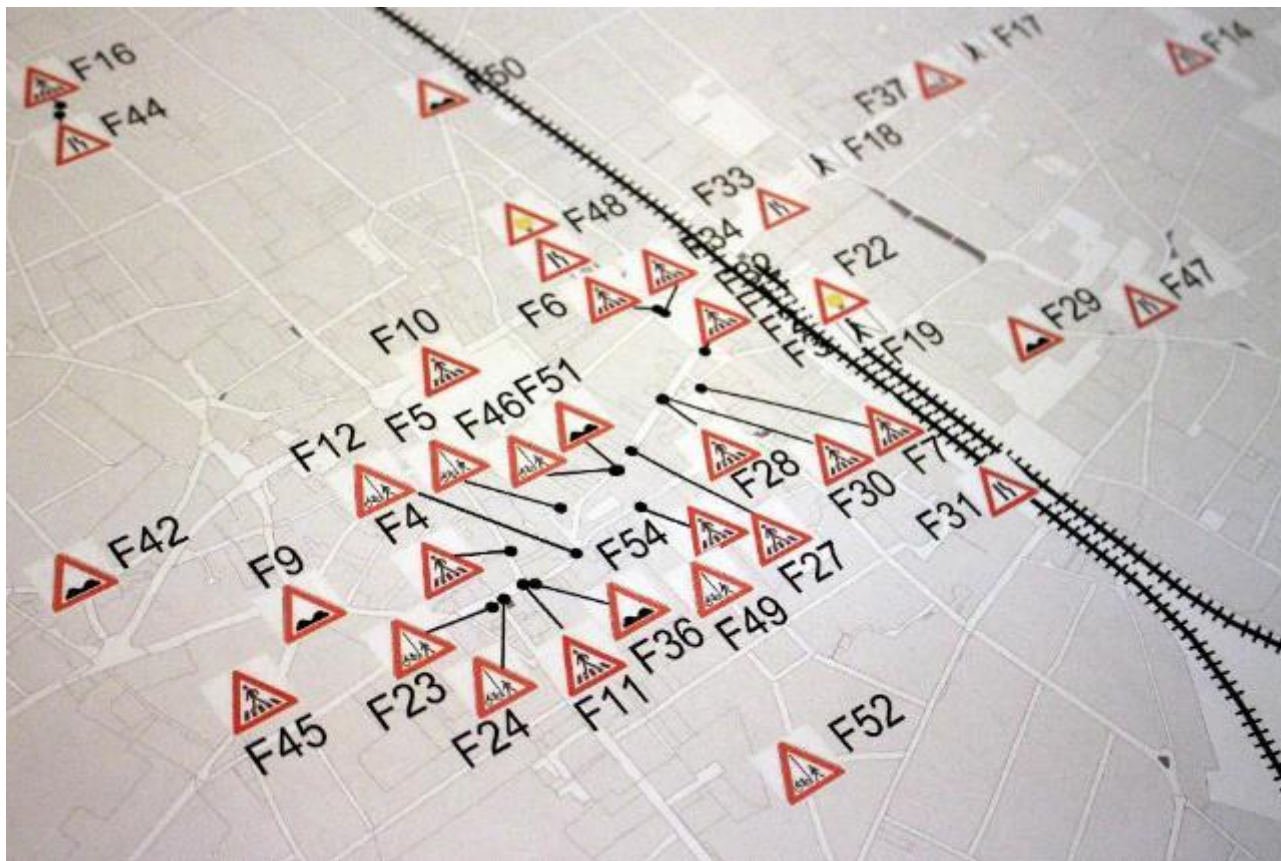


Masterplan Mobilität – Region Heide

Bürgerwerkstatt Mobilität

09. Oktober 2015 im Bürgerhaus Heide



Dokumentation

Raum & Energie

Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH

Katrin Fahrenkrug

Teike Scheepmaker

Tel: 04103 – 16041

Mail: institut@raum-energie.de

Wedel, 20.10.2015

Veranstalter und Projektpartner



Entwicklungsagentur Region Heide

(Projektträger/Veranstalter)

SUK-Management, regionale Sonderprojekte

Tobias Kraft

0481 / 12080-134

tobias.kraft@region-heide.de



BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH – Niederlassung Hamburg

(Verkehrsplanung)

Osterbekstraße 90c, 22083 Hamburg

Kristian Bock, Alexander Voigt

kristian.bock@dorsch.de



Raum & Energie – Institut für Planung, Kom- munikation und Prozessmanagement GmbH

(Dialogprozess/Veranstaltungsmoderation)

Hafenstraße 39, 22880 Wedel / Hamburg

Katrin Fahrenkrug, Teike Scheepmaker

04103 / 16041

institut@raum-energie.de

Titelbild: Schwender / Stadt Heide

Inhalt

1. Veranstaltungsablauf
2. Begrüßung und Einführung
3. Rückblick und Zwischenergebnisse
4. Diskussion an Thementischen
5. Vorstellung der Ergebnisse
6. Schlusswort

1. Veranstaltungsablauf

Zeit	Programminhalt
15.45 Uhr	Eintreffen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
16.15 Uhr	Begrüßung <i>Ulf Stecher, Bürgermeister der Stadt Heide</i> <i>Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie</i>
16.30 Uhr	Rückblick und Zwischenergebnisse <i>Kristian Bock, BDC Dorsch Consult</i>
17.10 Uhr	Diskussion an Thementischen – Stellschrauben und Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsentwicklung in Stadt und Region Einführung der Thementische: • Thementisch 1: Fokus Kraftfahrzeuge • Thementisch 2: Fokus Fahrradverkehr • Thementisch 3: Fokus flächenhafte Verkehrsberuhigung • Thementisch 4: Fokus Öffentlicher Personennahverkehr <i>Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie</i>
18.30 Uhr	Pause
19.00 Uhr	Zusammenführung der Arbeitsergebnisse im Plenum
20.00 Uhr	Schlusswort

2. Begrüßung und Einführung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden durch das Moderations- und Planungsteam beim Eintreffen begrüßt und einleitend gefragt:

- „Welche Mobilitätsart sollte aus Ihrer Sicht in der Stadt und Region Heide vorrangig gefördert werden?“
- „Wo wohnen Sie in der Region Heide?“

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden gebeten, zur Beantwortung der Fragen jeweils einen Klebepunkt bzw. ein Fähnchen zu setzen. Im Ergebnis zeigt sich, dass schwerpunktmäßig der ÖPNV und der Fahrradverkehr gefördert werden sollen. In diesem Bereich wird ein erhöhter Handlungsbedarf gesehen, z.B. „Grünphasen für Radfahrer zu kurz“, „Gefahr durch hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs“, „Vernetzung ÖPNV und Fernverkehr“ sowie „bessere Anbindung der Ortschaften“ (Vollständige Ergebnisse als Fotoprotokoll im Anhang).



Befragung der Bürger nach bevorzugter Mobilitätsart und Herkunft im Foyer vor Beginn der Bürgerwerkstatt

Anschließend begrüßt Ulf Stecher, Bürgermeister der Stadt Heide, die ca. 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und betont, dass Verkehr ein sehr wichtiges Thema für alle Bürgerinnen und Bürger ist, da sich schließlich „alle durch den öffentlichen Raum bewegen und insofern betroffen sind.“ Ergänzend erläutert er die Notwendigkeit des Masterplans Mobilität im Sinne eines übergreifenden „Generalmobilitätsplans“, der Handlungsbedarfe und Lösungsansätze für die gesamte Region strategisch miteinander verknüpft. Herr Stecher merkt an, dass bislang viele Probleme nur punktuell angegangen werden, wobei dies häufig auch eine Frage der finanziellen Ressourcen ist.



links: Einführung durch Ulf Stecher, Bürgermeister der Stadt Heide;

rechts: Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie

Im Weiteren erläutert er, dass der Startschuss für den Masterplan Mobilität im September 2014 erfolgt ist und seitdem u.a. eine intensive Bestandsaufnahme durchgeführt wurde, bei der auch die lokale Bevölkerung z. B. über die Haushaltsbefragung und einer Online-Beteiligung eingebunden wurde. Hierbei sind auch zahlreiche Hinweise und Verbesserungsvorschläge genannt worden, die durch das Gutachterteam aufgegriffen, weiterentwickelt und zu den beispielhaften Maßnahmenempfehlungen aufbereitet worden sind.

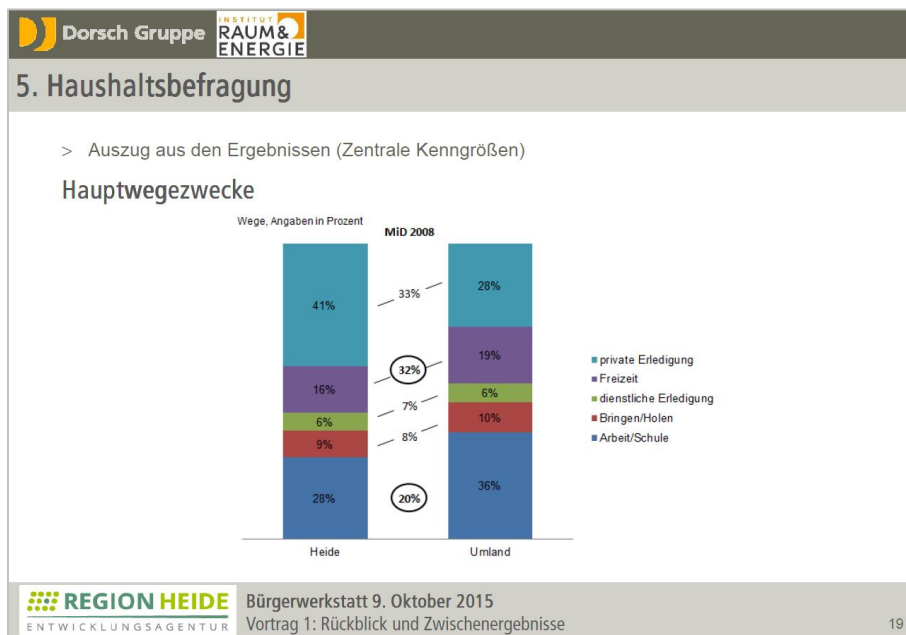
Ziel der Bürgerwerkstatt ist es, diese bisherigen Ergebnisse vorzustellen und sie im direkten Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürger zu reflektieren und zu konkretisieren. Der Masterplan Mobilität soll im Frühjahr 2016 zum Abschluss kommen und der Politik vorgelegt werden. Diese soll sich intensiv damit auseinandersetzen, allerdings, so Herr Stecher, sind die finanziellen Mittel begrenzt und es geht auch darum Entscheidungen zu treffen, welche Maßnahmen zuerst umgesetzt werden. Herr Stecher betont, dass es vor allem darum geht, Prioritäten zu setzen. Die Meinungsabfrage bzw. die Bewertung durch anwesende Bürgerinnen und Bürger ist eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die folgende politische Prioritätensetzung.

Daran anknüpfend begrüßt Frau Katrin Fahrenkrug, Geschäftsführerin von *Institut Raum & Energie*, die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Sie stellt zunächst das Ergebnis der Punktabfrage vor und hebt das Bedürfnis nach verbesserten Angeboten und Strukturen für den ÖPNV und Fahrradverkehr hervor. Sie greift den Hinweis von Herrn Stecher auf und merkt an, dass es eine breite Palette an Ideen und Maßnahmen gibt und die Prioritätensetzung bei der Bürgerwerkstatt im Vordergrund steht, auch weil einige Maßnahmen sich gegenseitig beißen bzw. widersprechen.

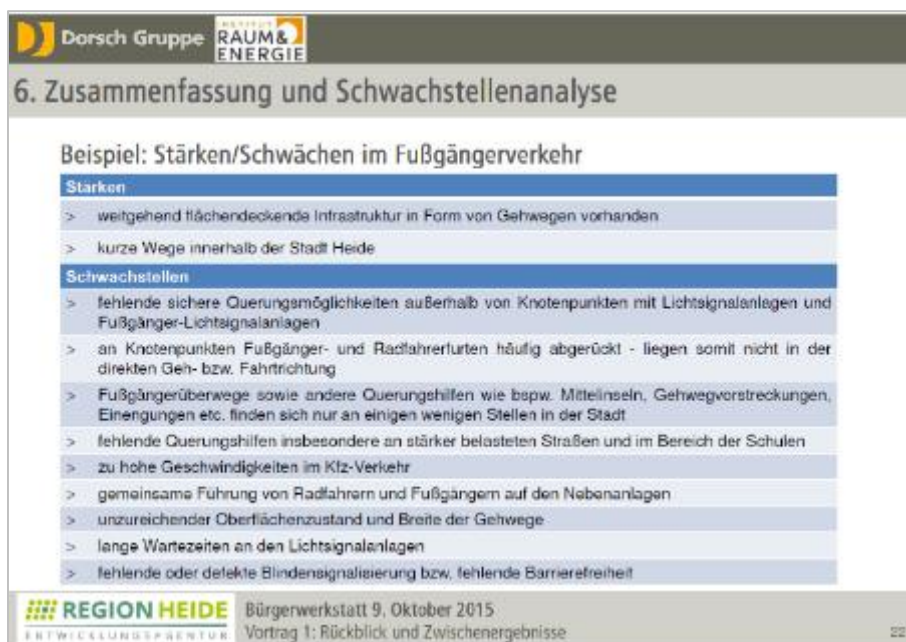
3. Rückblick und Zwischenergebnisse

Herr Kristian Bock, BDC Dorsch Consult, stellt einleitend den zum Masterplan Mobilität vorangegangenen Planungs- und Entscheidungsprozess vor (siehe Folie 3 – Vortrag 1). Anschließend erläutert er die zentralen Ergebnisse der einzelnen Analysen (Datenanalyse, Onlinebeteiligung/-befragung, Haushaltsbefragung, Verkehrsanalyse).

Von besonderer Bedeutung ist beispielsweise der aus der Haushaltsbefragung hervorgegangene überdurchschnittlich hohe Anteil der privaten Pkw-Nutzung (MIV) bei der Verkehrsmittelwahl oder der vergleichsweise geringere Anteil an Freizeitwegen bei einem wesentlich höheren Anteil an Wegen für Arbeits-/Ausbildungs- und Schulzwecke.



Aus den Beteiligungen, Befragungen und umfangreichen Analysen wurde im Hinblick auf die zu identifizierenden Verbesserungspotenziale eine umfassende Schwachstellenanalyse erarbeitet, die Herr Bock beispielhaft an einer zusammenfassenden Darstellung von „Stärken/Schwächen“ im Bereich des Fußgängerverkehrs aufzeigt.



Insgesamt hat die Analyse ergeben, dass die Nutzerfreundlichkeit des Verkehrsnetzes besonders für Verkehrsteilnehmer im MIV (motorisierter Individualverkehr z. B. PKW und LKW) am höchsten ist, wobei sowohl die Haushaltsbefragung als auch die Online-Beteiligung bei der Betrachtung der Verkehrsträger Optimierungsbedarfe für alle Verkehrsarten ergeben hat. Von über 300 gemeldeten Problempunkten und Verbesserungsvorschlägen entfallen allein 40% auf die Radfahrer, was den schlechten Zustand der Radverkehrsinfrastruktur verdeutlicht. Herr Bock lobt die rege Beteiligung

der lokalen Bevölkerung sowohl bei der Online-Beteiligung als auch bei der Haushaltsbefragung. Hieraus ist ein umfangreicher Katalog an Mängeln und Ideen entstanden.

Damit keine falschen Erwartungen geweckt werden macht Herr Bock deutlich, dass nicht alle Hinweise und Ideen dieses Kataloges in das Mobilitätskonzept einfließen werden und erläutert, was der Masterplan Mobilität leisten kann.



1. Was leistet ein Masterplan/Mobilitätskonzept?

- Fortschreibung und Konkretisierung des SUK für den Bereich Verkehr
- Anlage mittel- bis langfristig; Planungshorizont 10-15 Jahre
- Beschreibung des Leitbildes und der Leitlinien der verkehrlichen Entwicklung der Region
- Besondere Berücksichtigung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wie Demografischer Wandel, Entwicklung der Energiekosten, Klimaschutz, Alternative Mobilitätsangebote
- überörtlicher /gemeindeübergreifender Ansatz
- Klären von Fragen der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und des Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer
- Entwicklung eines konkreten Projekt- und Maßnahmenplans

 REGION HEIDE
ENTWICKLUNGSAGENTUR

Bürgerwerkstatt 9. Oktober 2015
Vortrag 2: Das Mobilitätskonzept – Möglichkeiten und Grenzen

2

Es handelt sich dabei um eine planerische Leitlinie bzw. ein Leitbild der verkehrlichen Entwicklung der Region für die kommenden 10-15 Jahre. Diese muss sowohl den heutigen als auch zukünftigen Anforderungen z. B. in den Bereichen Demographie, Wirtschaft und Klimaschutz gerecht werden. In diesem Zusammenhang befasst sich der Masterplan Mobilität vor allen Dingen mit den im Stadt-Umland-Konzept verankerten Leitziele (Anbindung, Verträglichkeit, Vernetzung) sowie mit den dazugehörigen Oberzielen (siehe Folie 3 – Vortrag 2). Es geht demnach vor allem um übergeordnete und strategische Ideen und Maßnahmen für die Region Heide.

Die Bearbeitung punktueller und/oder kurzfristig zu behebender Mängel ist kein Bestandteil des Masterplans, da es sich in der Regel um Unterhaltungsmaßnahmen oder betriebliche Maßnahmen handelt, die „sofort“ durchgeführt werden können. Damit die vielen in der Öffentlichkeitsbeteiligung gesammelten Hinweise und Ideen nicht verloren gehen schlägt Herr Bock vor, auf Grundlage einer vorgeprüften Mängelliste ein internet-basiertes Bürgerportal (vergleichbar mit dem Forum im Rahmen der Online-Beteiligung) einzurichten. Dieses kann dann vorbehaltlich der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung abgearbeitet werden. Herr Georg Jahnsen, Bauamtsleiter der Stadt Heide, merkt an, dass bereits eine vergleichbare Idee vorliegt und führt aus, dass eine Idee besteht, für Straßenzüge „Karteikarten“ anzulegen, in denen Mängel aufgelistet werden, die dann bei einer anstehenden Straßensanierung behoben werden können. *(Hinweis: Zum weiteren Umgang mit dieser Empfehlung ist eine Abstimmung zwischen Entwicklungsagentur und AN erforderlich)*



Erläuterung der Planungshistorie/Analyse im Rahmen des Masterplans Mobilität durch Hrn. Kristian Bock

4. Diskussion an Thementischen

Für die Diskussion an Thementischen schlägt Frau Fahrenkrug eine Aufteilung in die zwei Hauptbereiche „Kfz- und Wirtschaftsverkehr einschließlich neuer Mobilitätsformen“ (AG 1) und „Rad-, Fußgängerverkehr sowie ÖPNV einschließlich neuer Mobilitätsformen“ (AG 2) vor und fragt bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern per Handzeichen ihre Präferenz ab.

Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer schlagen vor, in den Arbeitsgruppen alle Mobilitätsarten gleichermaßen zu diskutieren. Diese Idee stößt auf Zustimmung, wobei insgesamt dafür plädiert wird, bestimmte Fokussierungen beizubehalten, da eine zielführende Diskussion ansonsten schwierig ist. Nach Abfrage der thematischen Schwerpunktsetzung ergeben sich vier Thementische:

- Thementisch 1: Fokus Kfz- und LKW-Verkehr (inkl. Parken)
- Thementisch 2: Fokus Fahrradverkehr
- Thementisch 3: Fokus flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Thementisch 4: Fokus Öffentlicher Personennahverkehr

Frau Fahrenkrug bittet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sich gleichmäßig auf die Tische zu verteilen und wiederholt die zentrale Zielstellung der Thementische, in denen es vornehmlich darum geht, mit Hilfe von Leitfragen zur Priorisierung und Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge zu gelangen, die am Ende der Bürgerwerkstatt gruppenweise präsentiert werden können:

1. Was stört Sie? Was ist vorrangig in Angriff zu nehmen?
2. Was schlagen Sie konkret vor?
3. Was sind Ihre drei wichtigsten Empfehlungen?

Für die Diskussion an den einzelnen Thementischen liegen Kartenmaterialien und eine Übersicht zu den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen bereit.

Themenfeld	Kfz-Verkehr/LKW-Verkehr/Parken	Fußgänger/Radfahrer/ÖPNV
Maßnahmenvorschläge (Diskussion Pro & Contra)	• Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Heide und Umland • Kreisverkehre • Parken auf dem Marktplatz • Straßenneubau (Bsp. Nordumgehung) • Verlagerung B 203 auf den Streckenzug Meldorfer Str. – Fritz-Tiedemann-Ring	• Hauptverkehrsstraßen: Ausbau von Radwegen oder Radfahrstreifen • Nebennetz: Radfahrer auf die Fahrbahn • Bau/Erweiterung von Fahrradabstellanlagen • Vorrangachsen in stadtzentralen Bereichen für Radfahrer (z.B. Verbesserung der Achse Neue Anlage – Bahnhof) • Verringerung der Trennwirkung der Bahngleise im Stadtgebiet (z.B. Bahnübergang in Höhe Stadtbrücke) • Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn • ÖPNV-Bevorrechtigung an Ampelanlagen
Moderne Mobilitätsformen (ebenfalls zur Diskussion)	• Ausweisung von Ladestationen für Elektroautos • Förderung von CarSharing/Standorte • Prüfung eines Fahrradvermietsystems	

Übersicht über Maßnahmenvorschläge thematisch sortiert

Die resultierenden Maßnahmen werden als Ergebnisse der Bürgerwerkstatt im Rahmen des Masterplans Mobilität einbezogen und von der Entwicklungsagentur Region Heide und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der lokalen Stadtplanung in die weitere Erarbeitung integriert.



Angeregte Diskussionen an den insgesamt vier Thementischen

5. Vorstellung der Ergebnisse

Nach einer kurzen Pause stellen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich wechselseitig die Ergebnisse der einzelnen Thementische vor.

Themen- tisch	Themen	Konkrete (Maßnahmen-)Vorschläge Die drei wichtigsten Empfehlungen sind unterstrichen
Kraftfahr- zeuge	• Lichtsignalanlagen sind schlecht aufeinander abgestimmt, ein/e Nachtbetrieb/-schaltung ist unnötig • der Verkehr fließt nicht gleichmäßig • Geschwindigkeit der Kfz • Missbrauch des innerstädtischen Parkraums durch Gefahrguttransporter • fehlende Parkplätze (bzw. eine Alternative zum Heider Marktplatz als Parkraum)	➤ <u>Ampelschaltung verbessern und konzeptionell vereinheitlichen, nachts ausschalten (Zeitsteuerung)</u> ➤ <u>zunehmende Implementation von Kreisverkehren (bei Beachtung der richtigen Umsetzung)</u> ➤ <u>Einrichtung und Betrieb eines „ADR“-Parkplatzes für Gefahrgut</u> ➤ <u>neues, umfassendes Parkraumkonzept</u>

	• Bewusstsein für Alternativen (Verkehrsangebote) fehlt	➤ Verknüpfung des Mobilitätskonzeptes mit Klimaschutz und alternativen Verkehrsangeboten ➤ Bewusstseinswandel: Bonussystem für klimagerechtes Einkaufen & Essen ➤ Nordumgehung: Streckenführung aktuell sehr problematisch (aufgrund der Durchquerung von Wohn- und Waldgebieten), „Bypasslösung“ unter weitgehender Nutzung vorhandener Straßen sollte geprüft werden ➤ Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Muss unter fachlicher Aufsicht differenziert betrachtet werden (keine grobe Lösung, sondern präzise Verortung von Bedarf), effektive technische Umsetzung ist wichtig ➤ Marktplatz als Parkraum: Nutzung des Platzes ist multifunktional zu ermöglichen (Flächen sind entsprechend aufzuteilen), die innere Erschließung muss verbessert werden, durch alternative Parkplätze soll Marktplatz weniger beparkt werden
Fahrradverkehr	• Verkehrslärm, insbesondere in kleinen Straßen, Westerweide, Neue Anlagen • allgemein hohes Verkehrsaufkommen • zu hohe Verkehrsgeschwindigkeiten • Konflikte zwischen versch. Verkehrsteilnehmern • rechtswidrige Fahrradwege • Radwegenutzungspflicht wird nicht immer eingehalten • (Umsetzungsdefizite) • Fahrbahnoberflächen sind mangelhaft/stark verschlissen • Fahrradfahrer teilweise in der Fußgängerzone aktiv • LKW-Verkehr am Abend	➤ <u>Umsetzung des Grundsatzurteils des BVerwG von 2010 zur Radwegebenutzungspflicht mittels einer Überprüfung der Beschilderung</u> ➤ <u>30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung im Nebennetz mit effektiven Kontrollmaßnahmen</u> ➤ <u>Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes in der Stadt-Umland-Konzept (SUK) Region</u> ➤ Lärmberuhigungen (durch entsprechende Maßnahmen) ➤ notwendige Umleitungen ➤ verbessertes/erneuertes Radwegenetz ➤ Fahrradfahrer als Geschwindigkeitshemmnis für Kfz auf der Straße (Maßnahmen zur Verinnerlichung dieser Funktion bei Verkehrsteilnehmern)

		➤ Verkehrsberuhigung im Nebennetz (bevorzugt Tempo-30-Zonen bzw. –Beschränkungen auf Neben- und Sammelstraßen)
Flächenhafte Verkehrsberuhigung	• Radwege (auch innerhalb) Heides und Wessels • problematische Radführung in der Innenstadt • ineffiziente Ampelschaltung • viel zu hohe Anzahl der Ampelanlagen • fehlende Kreisverkehre für flüssigen Verkehrsablauf • zu hohe Geschwindigkeiten im MIV, mangelnde Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h • schlechte Zustände der Straßen allgemein	➤ <u>neues Radverkehrskonzept + gleichzeitig vermehrte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h</u> ➤ <u>Reduktion der Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre statt Ampelkreuzungen</u> ➤ Wegnahme der Stadtbrücke ➤ Einrichtung einer „Ertüchtigungsrouten“ von Heide-Süd über den Fritz-Tiedemann-Ring zur Hamburger Straße (Stufe 1) ➤ <u>verbesserte Nordumgehung (Stufe 2)</u> Verkehrsentslastung durch Nordumgehung (mit Verlagerung auf B5 oder A23 als Zwischenschritt)
ÖPNV	Stadtverkehr: • von ZOB-Haltestelle Bahnhof ausgehend zu weiter Weg in die Innenstadt • Fahrzeiten werden nicht immer eingehalten (teilweise zu frühe Abfahrt) Überlandverkehr: • fast nur Schulbusverkehr im ÖPNV • vier Buslinien in Weddingstedt sorgen für Verwirrung • der Ersatzverkehr der Bahn über Lunden sorgt für Konflikte • die Vertaktung von Schulen und Bahnen sind unzureichend • Einsatz zu großer Busse (kleinere wären kostensparender, da größere nicht voll ausgelastet werden) • kleinteilige flexible Angebote (bspw. Sammeltaxi) fehlen bisher größtenteils, sind unbekannt oder zu teuer • Sammeltaxi wäre in effizienter Angebotsform flexibler als der „RUDI“-Bus ÖPNV allgemein:	➤ Schaffung einer neuen planerischen Stelle: der Mobilitätsmanager ➤ Informationsveranstaltungen für die bessere Informationslage bzgl. ÖPNV-Angeboten und –Strukturen/-Preisen ➤ <u>Verbesserung der Mobilität in den (insbesondere kleineren) Gemeinden durch effektive Kommunikation der ÖPNV-Dienste mit den Bürgern und der Anbieter untereinander</u> ➤ <u>Entwicklung und Nutzung moderner Portale zur Verbreitung und Nutzung von ÖPNV-Diensten (bspw. Apps, auch für Senioren nutzbar zu machen)</u> ➤ pro Gemeinde ein großer ÖPNV-Plan ➤ ehrliche Kostenverteilung (keine unfaire Gewinnorientierung von Anbietern (??)) ➤ Optimierung der (Ver-)Taktung von Bahnstation und Schule ➤ Bedürfnisse müssen in ihrer Gesamtheit erfasst und abgewogen werden ➤ die Barrierefreiheit muss ausgebaut werden (hinsichtlich Beschilderung, Zugänglichkeit der Fahrzeuge, Ausstattung der Haltestellen etc.)

• zusätzliche Herausforderung: Flüchtlinge machen kurzfristiges Konzept zur Sicherstellung erweiterter Mobilität notwendig • der Stadt-/Heidebus fährt zu lange Strecken (auch zeitlich) Radwege: • der Radweg von „Alter Landweg“ bis zur Wesselter Gemeindegrenze ist grundsätzlich gut, das Ende der Verbindung fehlt jedoch und ist stark frequentiert • (Sonderanliegen des ÖPNV) • (Taxen) • geschlossener Bahnhof Weddingstedt bzw. Fehlen macht sich bemerkbar	➤ <u>zunehmendes Angebot von flexiblen Angeboten (effektives, kurzfristig nutzbares und bezahlbares Sammeltaxi)</u> ➤ Stadt-/Heidebuslinie muss kritisch auf realistischen Haltebedarf überprüft werden ➤ Wiedereröffnung des Bahnhofs Weddingstedt
--	---

Gebündelte Diskussionsergebnisse der Thementische in der tabellarischen Übersicht



Vorstellung der Ergebnisse durch einzelne beteiligte Bürgerinnen und Bürger der Thementische

6. Schlusswort

Zum Abschluss der gemeinsamen Zusammenführung und Besprechung der Ergebnisse im Plenum bedanken sich Frau Fahrenkrug und Herr Bock für die rege Teilnahme und gute inhaltliche Diskussion der anwesenden Bürgerinnen und Bürger.

Ein Teilnehmer fragt, was die Verwaltung aus der Veranstaltung mitnimmt und wie es nun mit den Ergebnissen weitergeht. Er führt aus, dass letztlich einige kleine Maßnahmen bereits sehr viel bewirken könnten, stellt aber fest, dass nichts passiert. Herr Jahnsen, Stadt Heide, ist dankbar für diese Frage und erläutert, dass die Umsetzung von Maßnahmen teilweise sehr schwierig ist. Die Entwicklung zu einer „autogerechten Stadt“ ist über Jahrzehnte hinweg fester Bestandteil der Planungskultur gewesen und folglich umgesetzt worden. Diese Strukturen aufzubrechen, so Herr Jahnsen, „kostet sehr viel Zeit, vor allem wenn es darum geht Bauwerke zu verändern.“ Nichtsdestotrotz merkt Herr Jahnsen an, dass das Heider Umland auf das Auto angewiesen ist, um z. B. nach Heide zu kommen. Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt bestärken ihn in seiner eigenen Arbeit und der „Tendenz der eigenen Planung“, die auch andere Mobilitätsarten stärker berücksichtigt. Der Rückenwind aus der Bevölkerung ist wichtig, um auch die Politik davon zu überzeugen. Allerdings merkt er an, dass heute z. B. keine Gewerbetreibenden anwesend sind, die wiederum eine andere Haltung zum Kfz-Verkehr haben.



Zusammenfassung der Ergebnisse und Fragerunde für die anwesenden Bürger (rechts unten: Aussage des Heider Bauamtsleiters (Georg Jahnsen) bzgl. des Umgangs mit den Ergebnissen der Werkstatt)

Abschließend bedankt sich Herr Tobias Kraft im Namen der Entwicklungsagentur Region Heide für das Engagement der anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Im folgenden Schritt werden die gesammelten Ergebnisse schrittweise ausgewertet, die in die konkrete Zielformulierung des Masterplanes einfließen werden. Auch die Idee des Bürgerportals wird in den kommenden Wochen weiterverfolgt werden, die wesentlichen Grundlagen (Datenbasis und Software) sind vorhanden. Er weist daraufhin, dass die Ergebnisse allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf der Webseite der Entwicklungsagentur (www.region-heide.de) zur Verfügung gestellt werden.

Wedel, 20.10.2015

Katrin Fahrenkrug, M. A.; Teike Scheepmaker, M. Sc. Stadtplanung;
Patrick Dehn, B. Sc. Stadtplanung

Anhang

Anlage 1 – Fotoprotokoll der Bürgerwerkstatt

Anlage 2 – Vortrag 1: Rückblick und Zwischenergebnisse

**Anlage 3 – Vortrag 2: Mobilitätskonzept – Möglichkeiten, Grenzen und Idee
des Bürgerportals**

Anlage 4 – Vortrag 3: Maßnahmenentwicklung

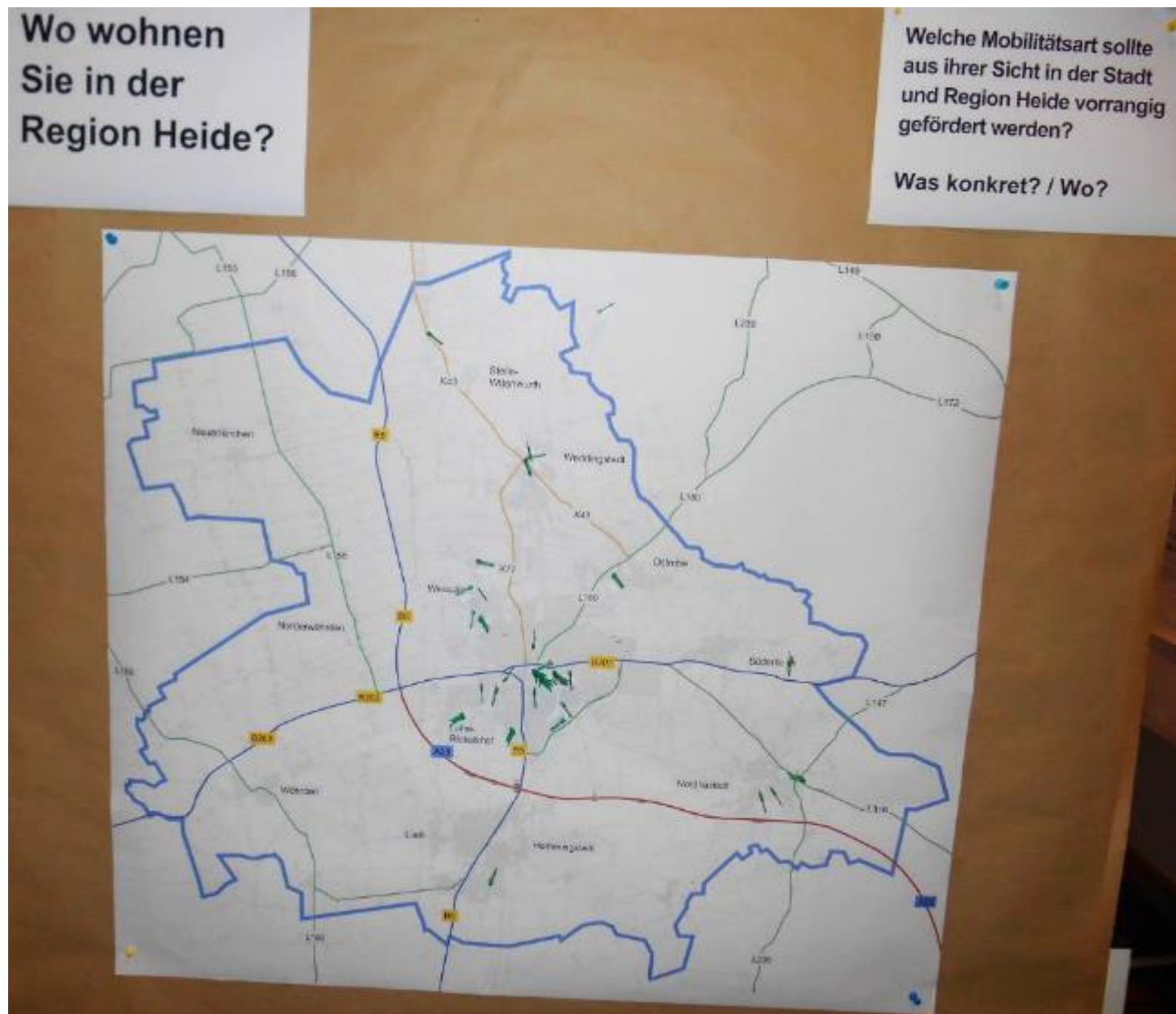
(Anlage 2-4 jeweils als gesonderte Pdf-Datei)

Anlage 1 – Fotoprotokoll der Bürgerwerkstatt

Eingangsfrage: Welche Mobilitätsart muss vorrangig gefördert werden in der Stadt und der Region Heide?



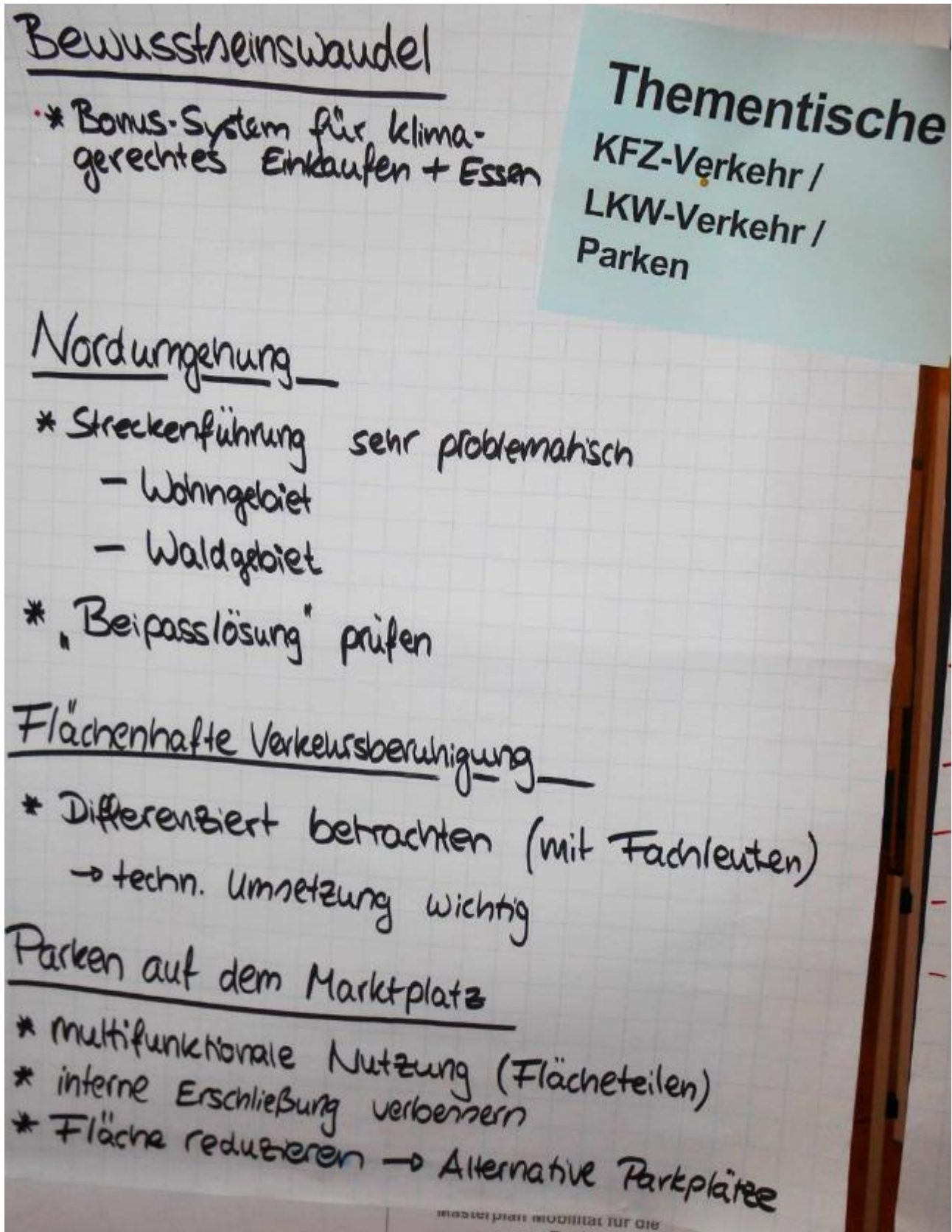
Eingangsfrage: Wo wohnen Sie in der Region?



Thementisch KFZ

Themen	Konkrete Vorschläge
Was stört Sie? / Was ist vorrangig in Angriff zu nehmen?	Was schlagen Sie konkret vor?
- LSA schlecht aufeinander abgest. - fehlender Verkehrsfluss - Nachtschaltung unnötig - Geschwindigkeit - Gefahrguttransporter parken in der Stadt - fehlende Parkplätze ① (Alternative zu Marktplatz) - Bewusstsein für Alternativen fehlt	→ Ampelschaltung verbessern einheitl. Ampelkonzept (Stadt und Land) - nachts ausschalten → Kreisverkehre (richtige Umsetzung) → Verknüpfung Klimaschutz und alt. Verkehrsangebote → Einrichtung und Betrieb "ADR"-Parkplatz ⇒ Gefahrgut → Parkraumkonzept → moderne Informationstechnik (Hinweistafeln)

Thementisch KFZ



Bewusstseinswandel

- * Bonus-System für klimagerechtes Einkaufen + Essen

Nordumgehung

- * Streckenführung sehr problematisch
 - Wohngebiet
 - Waldgebiet
- * „Beipasslösung“ prüfen

Flächenhafte Verkehrsberuhigung

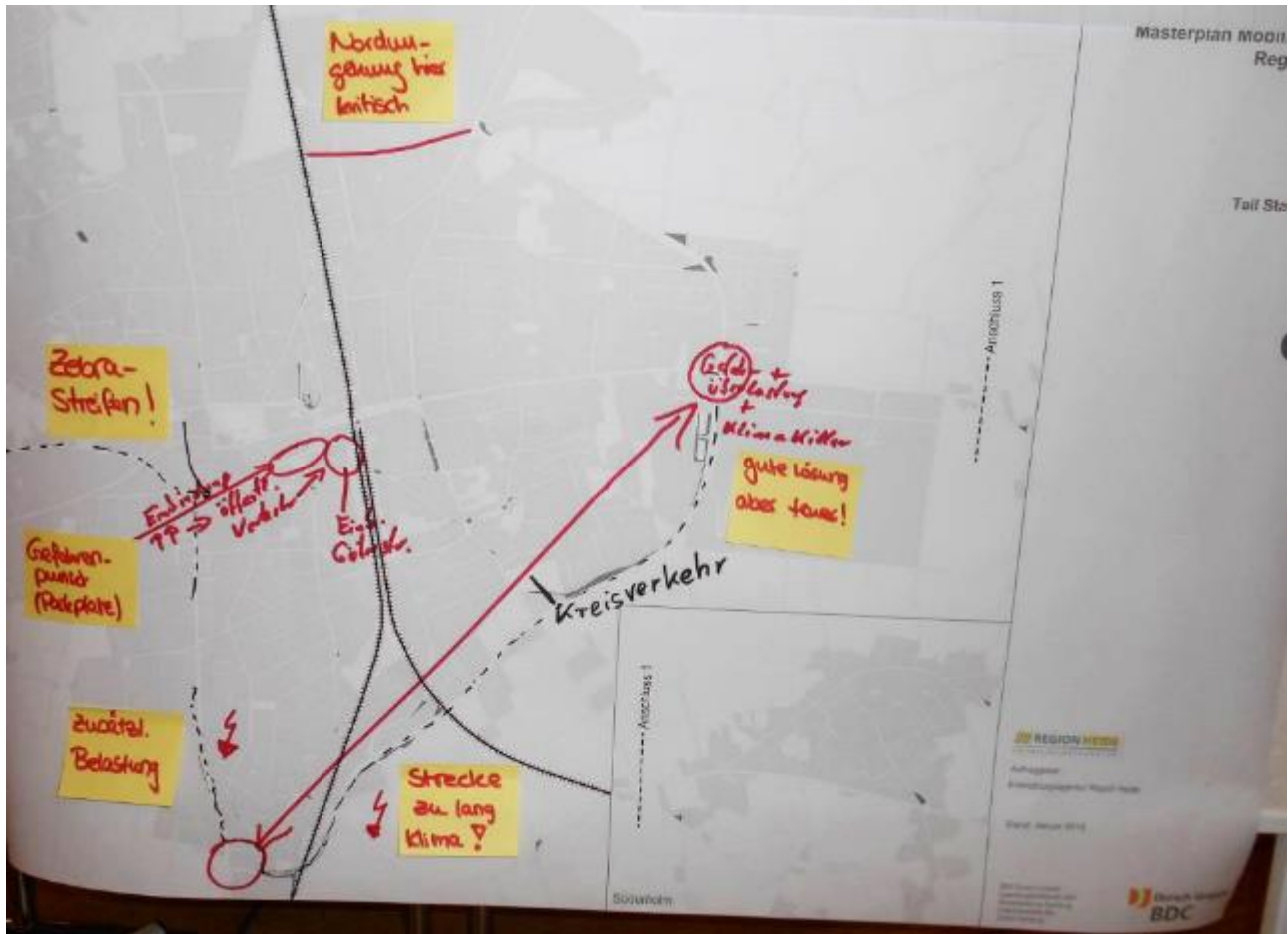
- * Differenziert betrachten (mit Fachleuten)
 - techn. Umsetzung wichtig

Parken auf dem Marktplatz

- * multifunktionale Nutzung (Flächeteilen)
- * interne Erschließung verbessern
- * Fläche reduzieren → Alternative Parkplätze

Thementische
KFZ-Verkehr /
LKW-Verkehr /
Parken

Thementisch KFZ



Thementisch ÖPNV

ÖPNV

- ▷ Zusätzl. Herausforderung:
Flüchtlinge erfordert kurzfristig ein Konzept
- ▷ Stadt-/Heidebus
fährt zu lange / → Kritisch überprüfen

Radwege

- [Radweg „Alter Landweg“ bis Wesseln
Stadtgrenze gut ⇒ Ende-Verbindung
→ stark frequentiert ~~fehlt~~]

- Sonderanliegen des ÖPNV
„Taxen“

Bahn

- Wiedereröffnung des Bahnhofs
in Weddingstedt

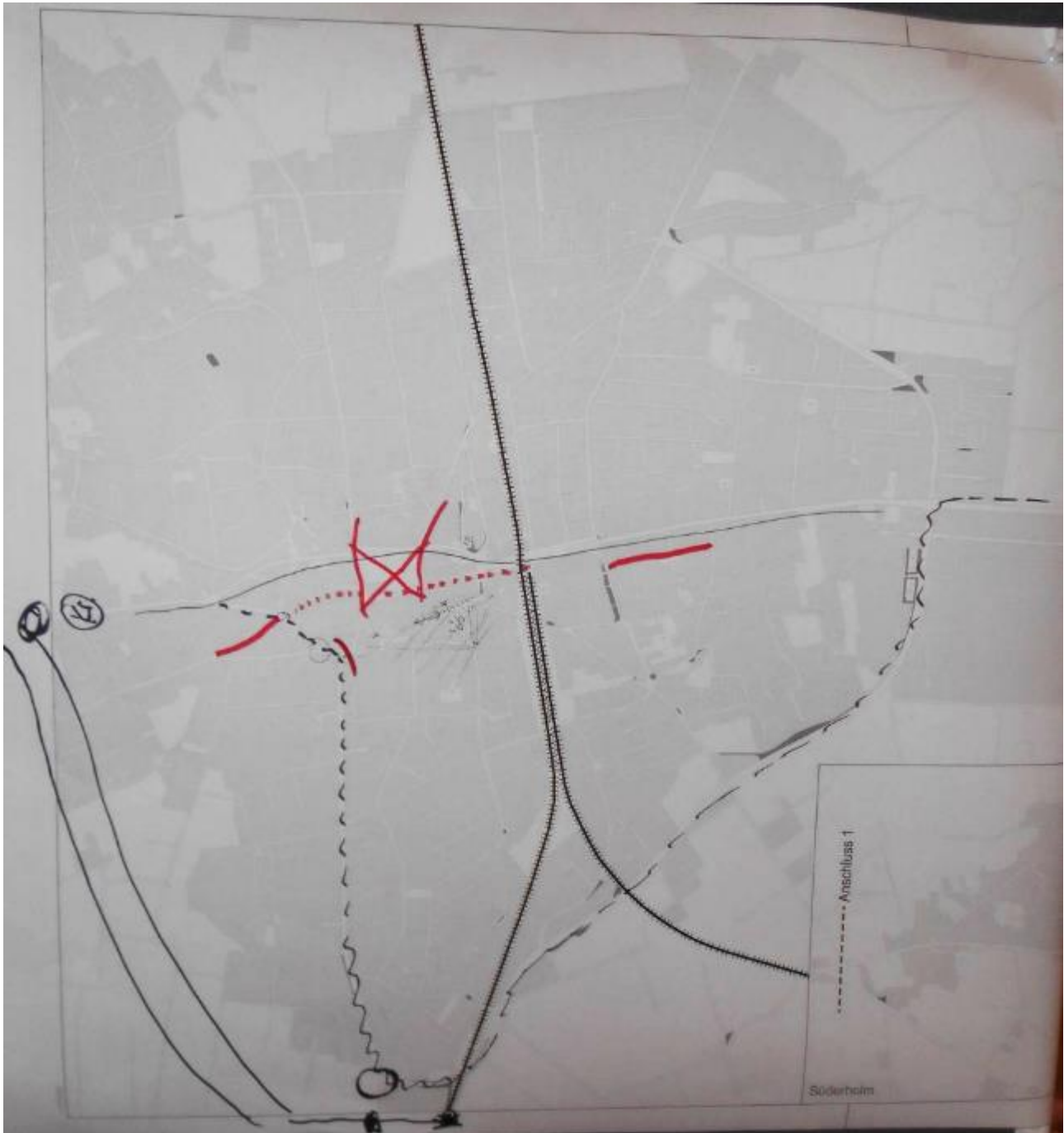
Thementisch ÖPNV

Themen	Konkrete Vorschläge
Was stört Sie? / Was ist vorrangig in Angriff zu nehmen? Stadtverkehr • ZOB - Haltestelle Bahnhof → zu langer Weg bis in Innen Stadt • Fahrzeiten einhalten (nicht zu früh) Überlandverkehr • ^{fast} nur Schulbus- Verkehr • 4* Buslinien Verwirrend * Wedding Stadt Lunden Ersatzverkehr Bahn & • Vernetzung mit Schulen u. Bahnen unzureichend • Große Busse • Kleinteilige flexible Angebote → Anruf- Sammeltaxi	Was schlagen Sie konkret vor? → Neue Stelle: Mobilitätsmanager → Info Verwaltung → Mobilität in den Gemeinden • Gute Beispiele → Moderne Portale • nutzen * / entwickeln / Apps → Pro Gemeinde <u>eine</u> große Plan * ergänzend ältere - Grundvoraussetzung: Info → <u>Mobilitäts-Kommunikation</u> ∇ <u>Zentrale Aufgabe!</u> → Kosteneffektivität → Vernetzung an Bahn + Schule → Gesamtbetrachtung der Bedarfe fehlt → Barrierefreiheit (Schilder, ...) Fahrzeuge/ Haltestellen → Flexible Angebots- formen z.B. Anrufsammeltaxi: flexibler als "Rudi" (Autokopf)

Thementisch Radverkehr

Themen	Konkrete Vorschläge
Was stört Sie? / Was ist vorrangig in Angriff zu nehmen?	Was schlagen Sie konkret vor?
- Reduzierte Geschwindigkeit (auch innerorts) - " " + HEI - " " " - Reduzierung Innenstadt - Ampelschaltung - Anzahl der Ampelanlagen - Kreisverkehre → flüssiger Abfluss - Geschwindigkeiten zu hoch, auch bei Vmax 30 Einbahn - Straßenzustände	- Tempo 30 - Ampeln reduzieren X - Radkonzept X - Kreisverkehre anstatt Ampelkreuzungen - Stadtstraße Weg - Erhöhung Route HEI-Süd Str. → Fr.-Thiedemann-Ring → HH-Str. - Vision: Nordumgehung ^{Alt 2} X 1. Radkonzept + Tempo 30 2. Reduzierung Ampeln → Kreisverkehre 3. Verkehrsentslastung durch Nordumgehung (Zwischenschritt Verlagerung auf B5 / oder A23)

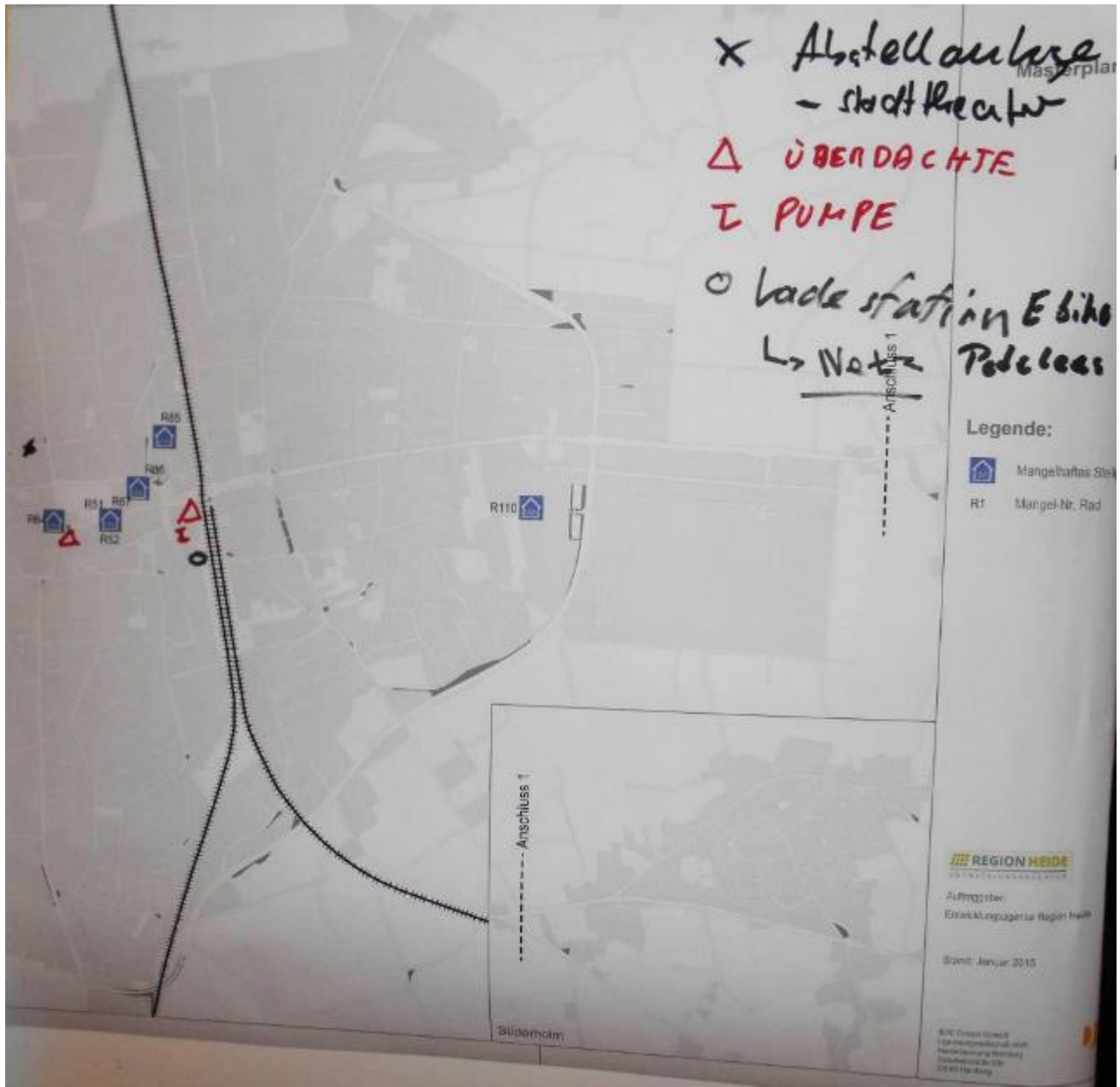
Thementisch Radverkehr



Thementisch Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Themen	Konkrete Vorschläge
Was stört Sie? / Was ist vorrangig in Angriff zu nehmen?	Was schlagen Sie konkret vor?
- VerkehrsbLÄRMeruhigung: H. Straßen • WesterHEIDE • NEUE ANLAGEN - VERKEHRSAUFKOMMEN - VERKEHRSGESCHWINDIGKEITEN - KONFLIKTE ZWISCHEN VERKEHRSTEILNEHMERN - RECHTSHIDRIGE FAHRRADWEGE - RADWEGENUTZUNGSPFLICHT - UMSETZUNGSDEFIZITE (HAUSANGABEN) - FAHRBAHNOBERFLÄCHEN SIND MANGELHAFT - FAHRRADFÄHRER IN DER FUGÄNGERZONE - kein LKW-Verkehr am Strand (Uhrzeitregelung)	→ RÜHIGUNGEN LÄRMBELASTIGUNGEN - NÖTIGE UMLEITUNGEN - RADWEGENETZ - FAHRRADFÄHRER ALS BERUHRIGER AUF DER STRASSE - VERKEHRBERUHRIGUNG IM NEBENNETZ
	<u>EMPFEHLUNG</u> • Umsetzung der rechtlichen Lage (2010) → Schilder Tempo 30 im Nebennetz (mit Kontrolle) • RADVERKEHRS KONZEPT (suk) + Info!

Thementisch Flächenhafte Verkehrsberuhigung



Zusammenfassung der Ergebnisse

