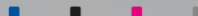


Friedrichstadt

Mobilitätskonzept



WASSER- UND VERKEHRS-KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY



Das Projektteam



Projektbearbeiterin
Annedore Lafrentz

B.Sc.

Verkehrs- / Mobilitätsplanung,
Verkehrsuntersuchungen
und Gutachten,
Mikromanagement.



Projektbearbeiterin
Jorna Lindemann

M.Sc.

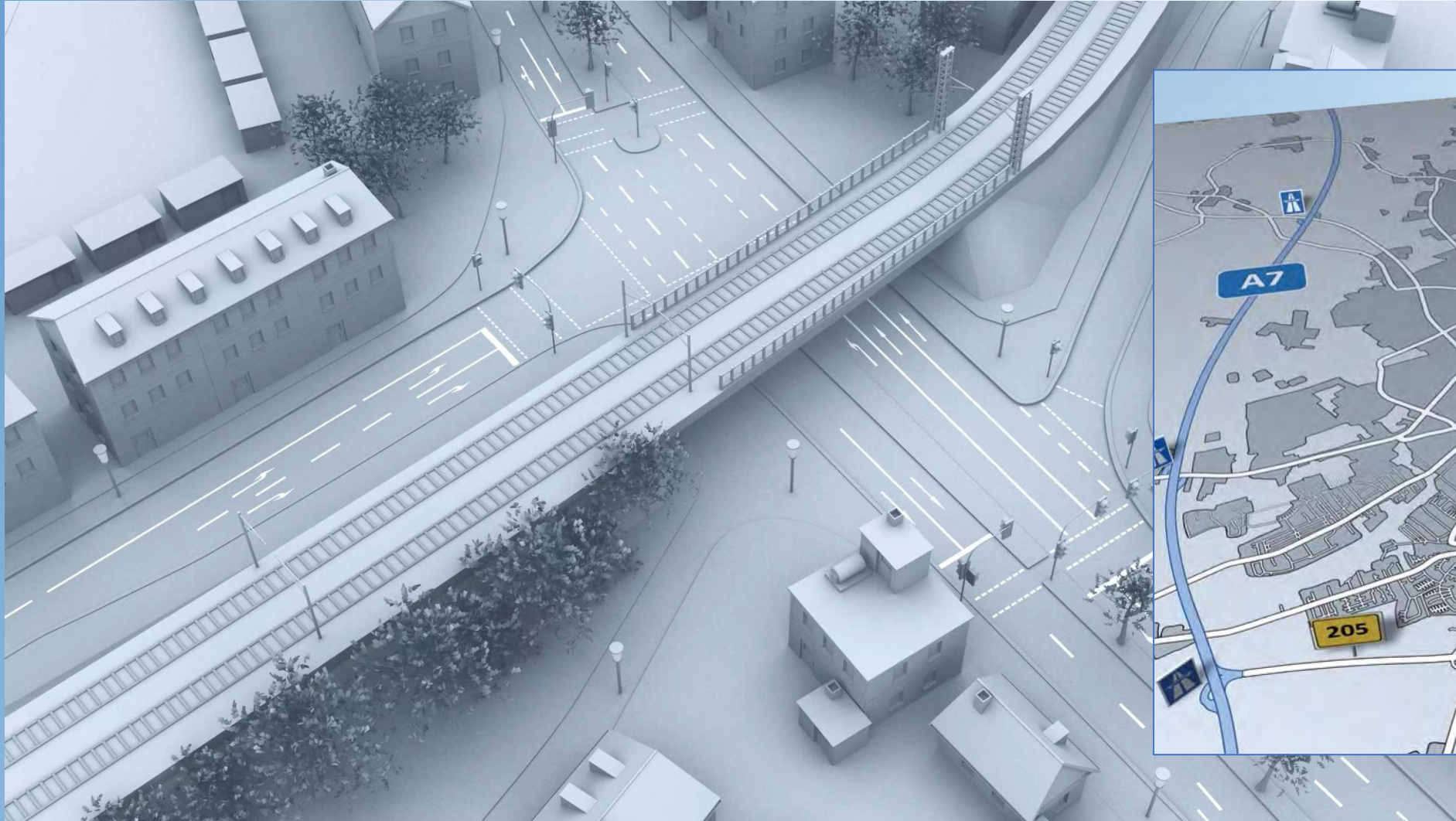
Verkehrs- / Mobilitätsplanung,
moderne Mobilitätsformen,
Workshops / Beteiligungen,
Projektmanagement.



Projektleitung
Arne Rohkohl

Dipl.-Ing. (FH), Prokurist

Verkehrs- / Mobilitätsplanung,
Berufserfahrung (> 15 Jahre),
Straßenentwurfsplanung,
Umsetzungsmanagement.

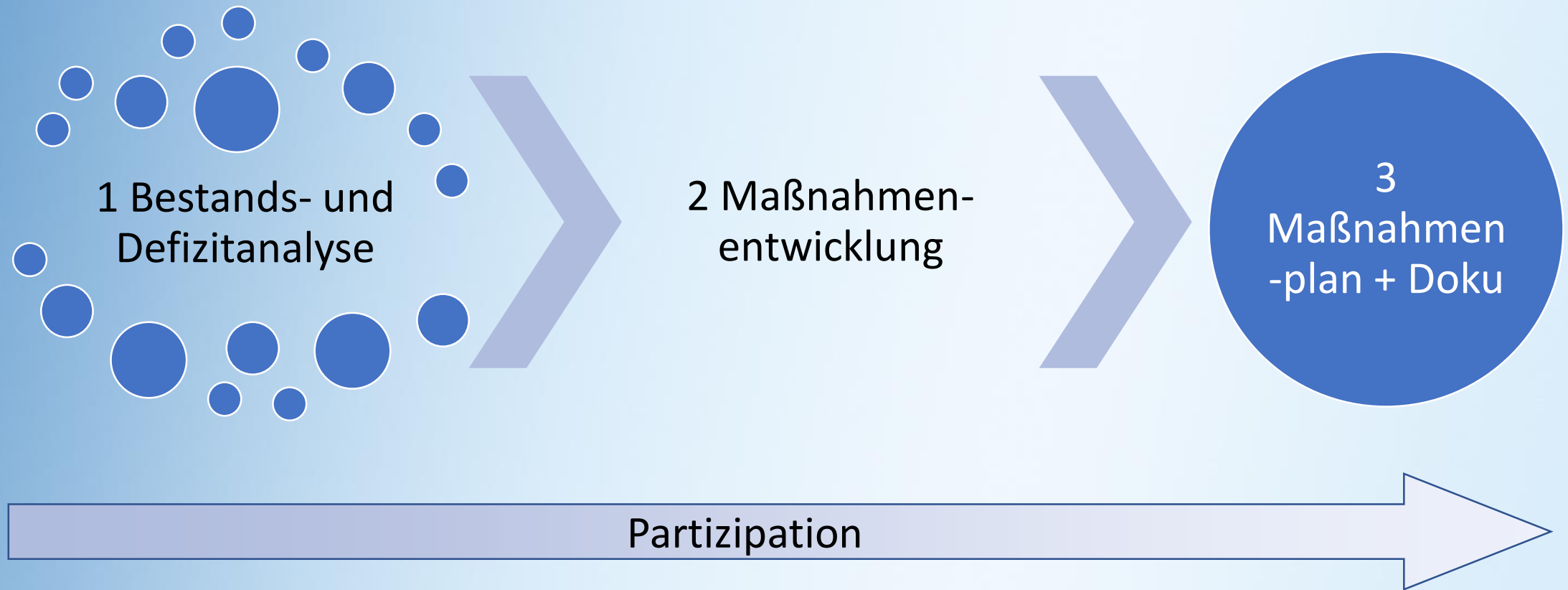


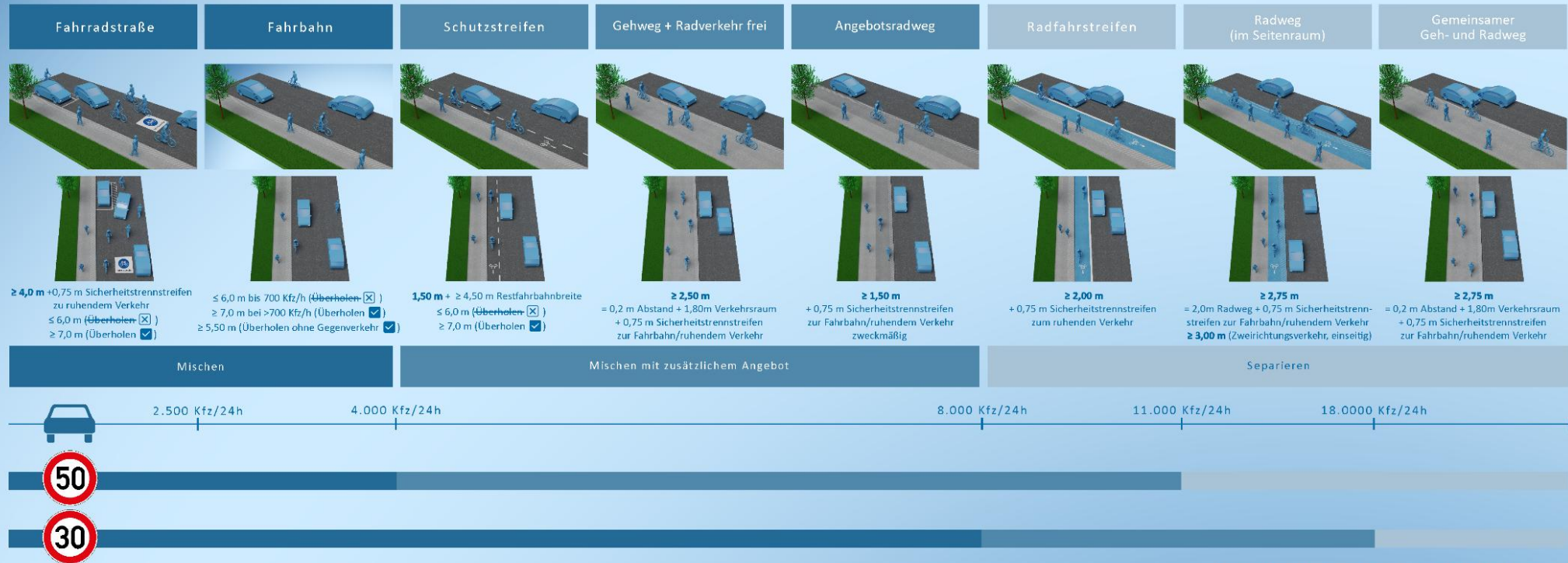
- ① Unser Auftrag und Ziel des Mobilitätskonzeptes
- ② Planungsgrundlagen
- ③ Bestands- und Defizitanalyse
- ④ Maßnahmenvorstellung
- ⑤ Fazit und Empfehlungen

Was ist ein Mobilitätskonzept und was ist das Ziel?



Was war unser Auftrag?





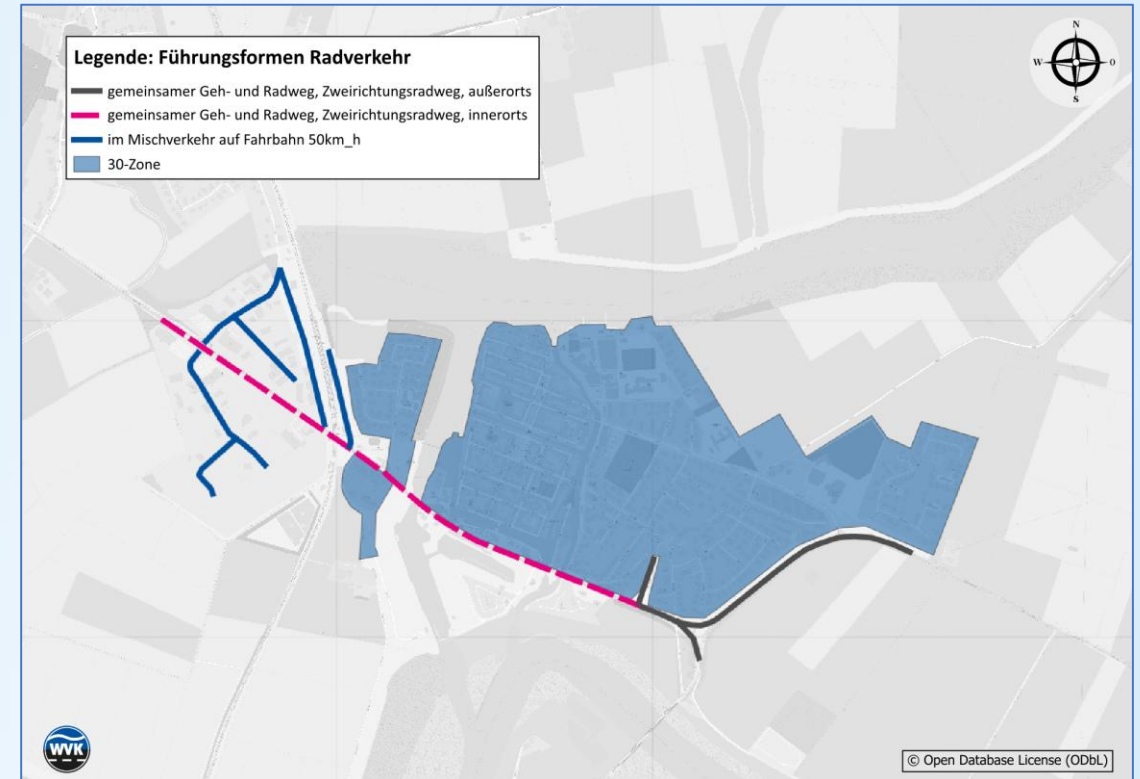
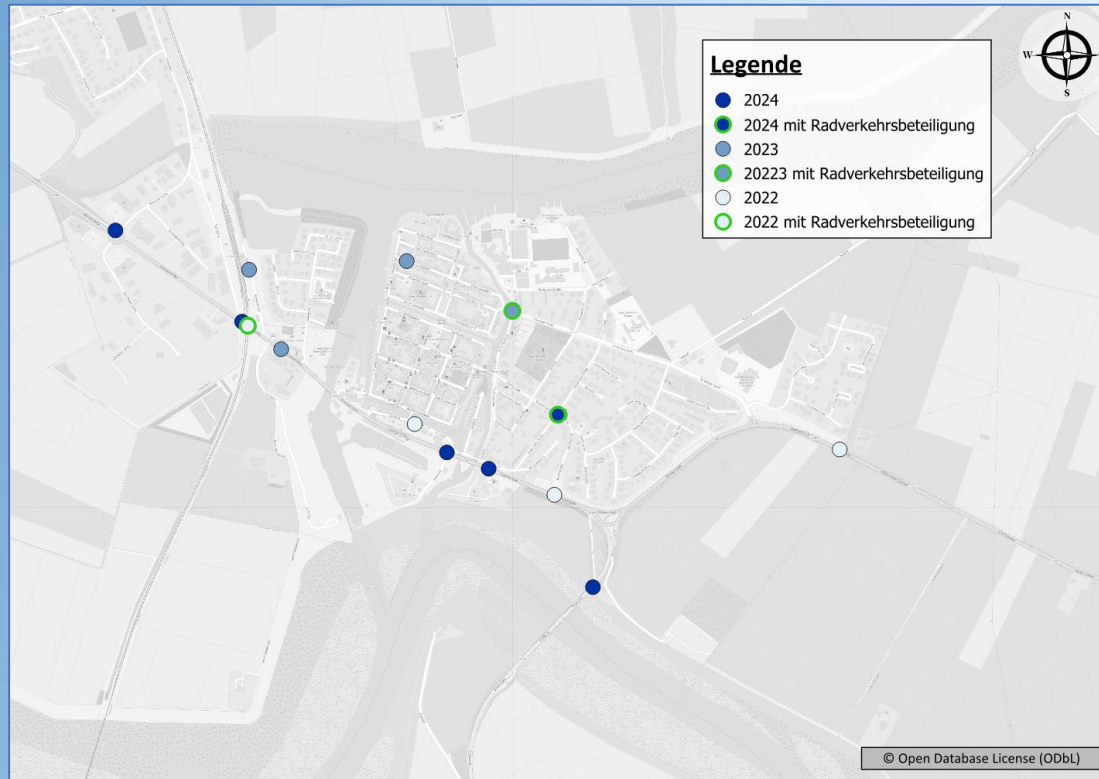
Quelle: ERA 2010; RAST 2006 - Grafik: Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH



WASSER- UND VERKEHRS-KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURIN KRIEGER & BÖY



- Übersicht des **Bestandsnetzes** (georeferenziert/ GIS)
- Katalog für Bestands- und Defizitstellen



Bestands- und Defizitanalysen

- Übersicht des Bestandsnetzes (georeferenziert/ GIS)
- **Katalog** für Bestands- und Defizitstellen



Katalog für Bestand und Defizitstellen
Friedrichstadt
Mobilitätskonzept

Übersichtskarte

© Open Database License (ODbL)

Foto Nummer: 1136

Beschreibung Bestand/ ggf. Defizit
Verkehrsträger:
Beschreibung:
Nicht von Straße aus gekennzeichnet

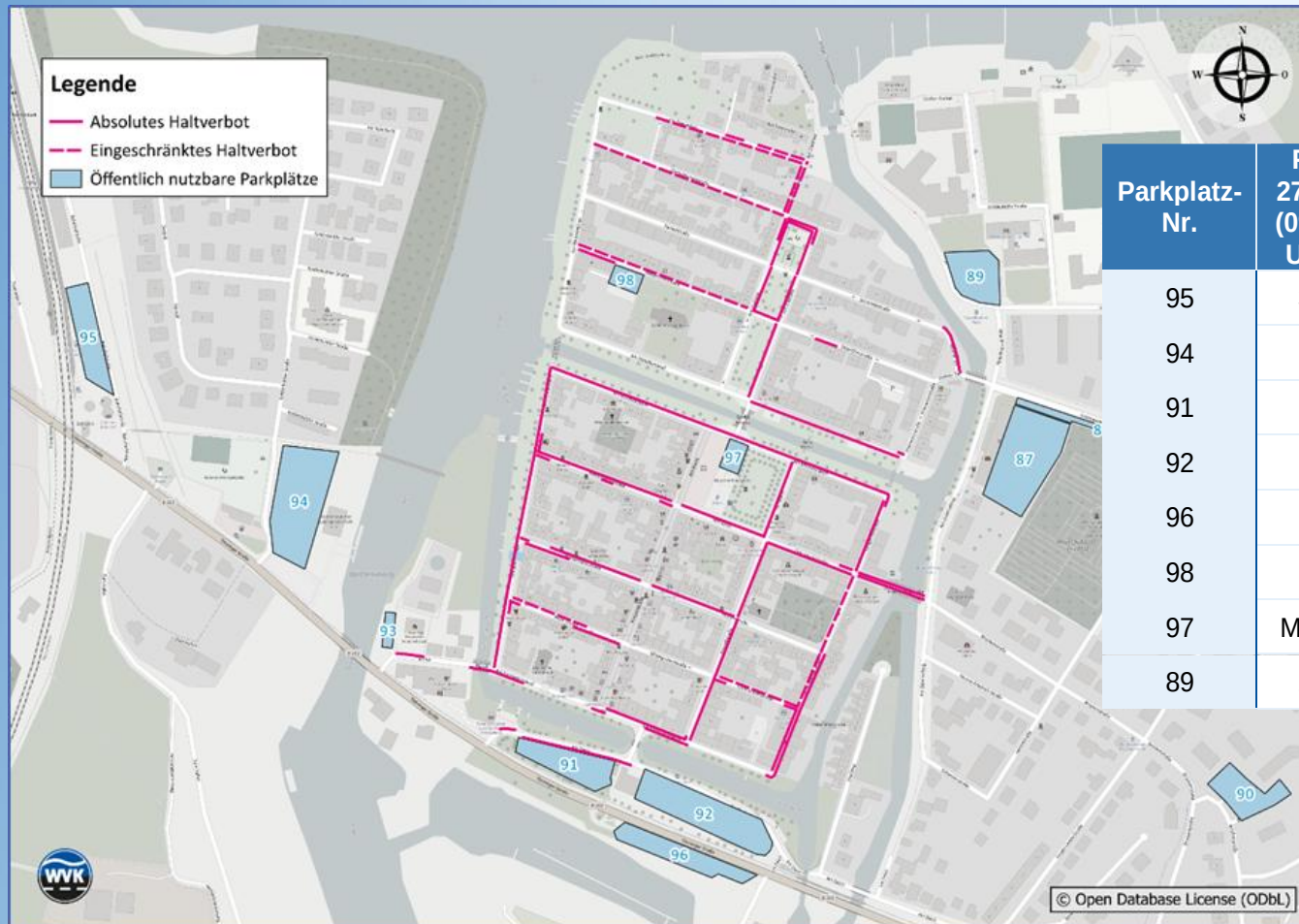
 Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

Anlage 1

Verkehrserhebung als Grundlage



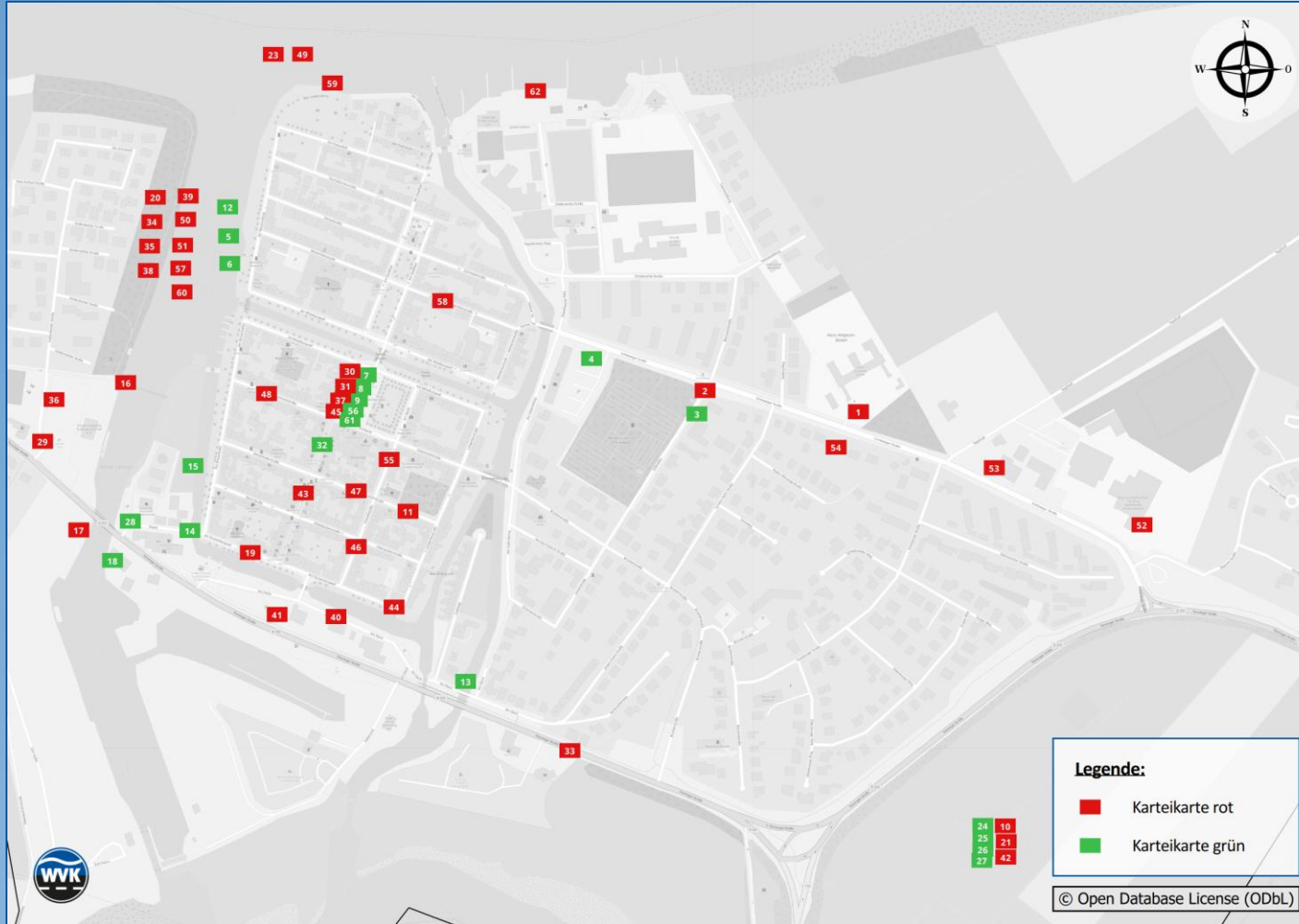
Parkraumerhebung und Parkraumbefragung



Parkplatz-Nr.	Fr., 27.03. (09:00 Uhr)	Fr., 27.03. (12:00 Uhr)	Fr., 27.03. (15:00 Uhr)	Sa., 28.03. (12:00 Uhr)	Sa., 28.03. (15:30 Uhr)	Di., 31.03. (10:00 Uhr)	Di., 31.03. (15:30 Uhr)	Di., 31.03. (19:00 Uhr)	Di., 31.03. (20:00 Uhr)
95	33	34	27	30	33	36	34	39	26
94	0	5	2	9	5	1	5	0	0
91	2	10	6	14	7	2	10	0	0
92	13	17	7	6	6	14	11	3	3
96	0	2	1	4	4	3	1	0	0
98	10	8	9	7	5	9	8	8	8
97	Markt	Markt	7	6	6	7	9	9	7
89	20	25	14	24	26	22	23	11	11

- Knotenpunkte:
 - B 202/Schleswiger Straße
 - B 202/Eiland
 - Eiland/ Am Binnenhafen/ Am Fürstenburgwall
 - Bahnübergang/ B 202
- Hans Helgesen Schule
- Markt
- Kirchenstraße
- B 202 Ost
- Querung B 202 / Parkplatz Alter Hafen





Top-Themen

- Keine Dauersperrung / Offenhaltung der Stadteinfahrt
- Parkraumüberwachung & Sicherheit
- Kritik an der Sperrung *Am Markt*
- Parken und Anwohner-Privilegien:
 - Anwohnerparken, Parkplatz-Logik
- Barrierefreiheit und Zustand der Wege

Rubrik	Thema	Punkt	Konkretisierung
Mobilität	Car-Pooling	5	Keine Mitfahrbank, sondern besser per APP!
	Car-Sharing	3	Anhänger für Boote, Anhänger oder altes Auto für Gartenabfälle oder Baumarkt, Großer Akku für Dörpsmobil
	On-Demand-Verkehre		Mehrsitzerbus für Vereine und Ehrenamt (IKEA Liefermobil), unbemannter E-Bus
	Bike-Sharing		
	Mobilitätsstationen		
	Ladeinfrastruktur	7	Möglichkeit für Innenstadtbewohner → Stichwort "Ladebordstein"
	Mikromobilität		
Radverkehr	Coworking-Spaces		
	Fahrradinfrastruktur ausbauen	3	Fahrradstreifen in die Straße "einbauen" (Beispiele: Helsingør, Årskøbing auf Årø), Bordsteine richtig absenken bzw. Auffahrtsabsenkungen mit Asphalt, es gibt denkmalschutzkonforme Möglichkeiten!
	Schnellverbindungen schaffen	0	Richtung Hennstedt (Dithmarschen)
	Verkehrsarten trennen		
	Abstellanlagen errichten	1	
Fußverkehr	Wegenetzausbau Radverkehr	4	Radweg zwischen Abzweig nach Hennstedt und Anbindung an Wegenetz/Straße an der Eider entlang, beim Schulwald Richtung Treenehof
	Infrastruktur ausbauen		
	Querungshilfen installieren	2	an der Bundesstraße, am Wohnmobil-Platz Richtung Altstadt, am geplanten Gewerbe-Baugebiet an den Einmündungen auch Möglichkeiten zur Querung für Fußgänger,...
	Schulwegsicherung	3	
	Barrierefreiheit schaffen	11	Bordsteinabsenkungen zur besseren Auffahrmöglichkeit auf die Radwege bei Straßenquerungen, schnelle Reparatur von defekten Übergängen
ÖPNV	Wegenetzausbau Fußverkehr	4	"neue" Fußwege erschließen, Fußweg über die Schleuse, entlang der Eider → Querung Eiderbrücke, Eiderdeich, Verbreiterung der Wege
	Infrastruktur ÖPNV		
	ÖPNV Fahrzeiten/Taktung/ Preise	13	
	ÖPNV Haltestellen		
MIV	ÖPNV zu bestimmten Zielen		
	Verträglichkeit auf der Strecke		
	Leistungsfähigkeit Kreuzungen	1	übersichtlicher, kleiner reduziert, Leistungsfähigkeit für Fußgänger steigern zugunsten der Autos
	Verkehrsberuhigung		
	Ruhender Verkehr/ Parkraum	18	Anwohnerparken für die gesamte Altstadt, strikte Überwachung! → Rettungswege, ausreichende Kundenparkplätze, Innenstadt teuer, außerhalb freiparken

→ Mitfahren

→ Ladeinfrastruktur

→ Wegenetz Radverkehr, Radverkehrsverbindungen

→ Barrierefreiheit

→ ÖPNV Fahrzeiten/Taktung/Preise

→ Ruhender Verkehr

Infrastruktur ausbauen

Wünschen Sie sich Verbesserungen in der Infrastruktur für den Fußverkehr?

Querungshilfen installieren

Benötigen Sie in Ihrem Ort Querungshilfen? Welche Querungshilfen wünschen Sie sich (Inseln, Zebrastreifen, Ampeln)?

Schulwegsicherung

Barrierefreiheit schaffen

Fahrradinfrastruktur ausbauen

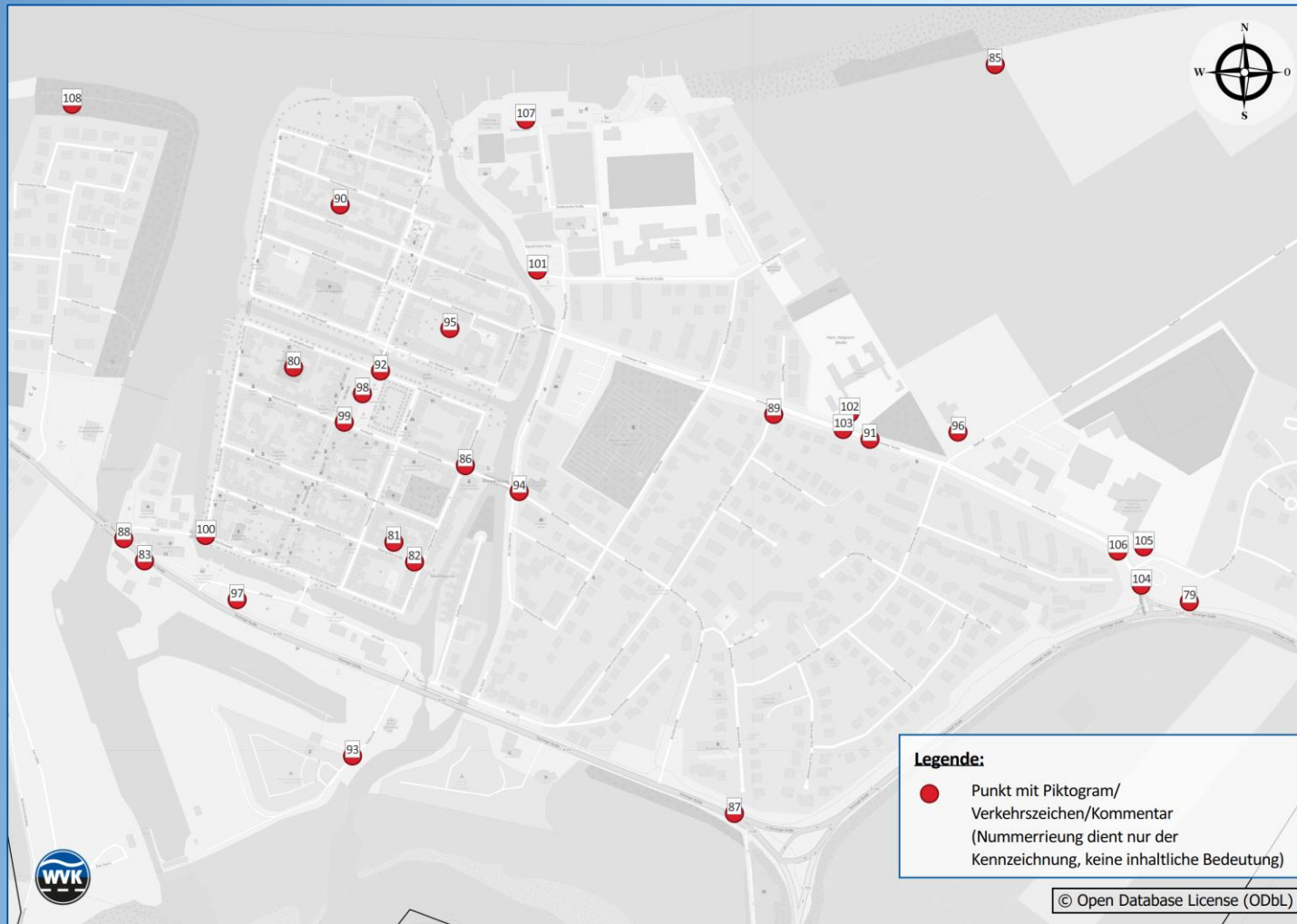
Sollte die Radinfrastruktur in Ihrem Ort ausgebaut werden? Wünschen Sie sich einen Fokus auf dem Radverkehr? Oder sogar konkrete Fahrradstraßen?

Schnellverbindungen schaffen

Verkehrsarten trennen

Wünschen Sie sich eine weitestgehende Trennung der Verkehrsarten auf eigenen Wegeinfrastrukturen?

Abstellanlagen errichten



Neuordnung des Ruhenden Verkehrs

- Priorisierung der Anwohnenden
- Steuerung durch Parkgebühren
- Sicherstellung von Lieferzonen

Verkehrsfluss und Lenkung

- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Einbahnstraßen-Systeme nutzen
- Optimierung Marktplatz
- Leitsystem-Update

Sicherheit und Barrierefreiheit

- Infrastruktur-Update
- Schulwegsicherung
- Radverkehr-Förderung

Innovative Mobilitätsansätze

- Digitales Mitfahren
- Multimodale Angebote
- Sport-Mobilität

1. Parkraumorganisation

2. Parkleitsystem

3. Radwegenetz

4. Fußwegenetz

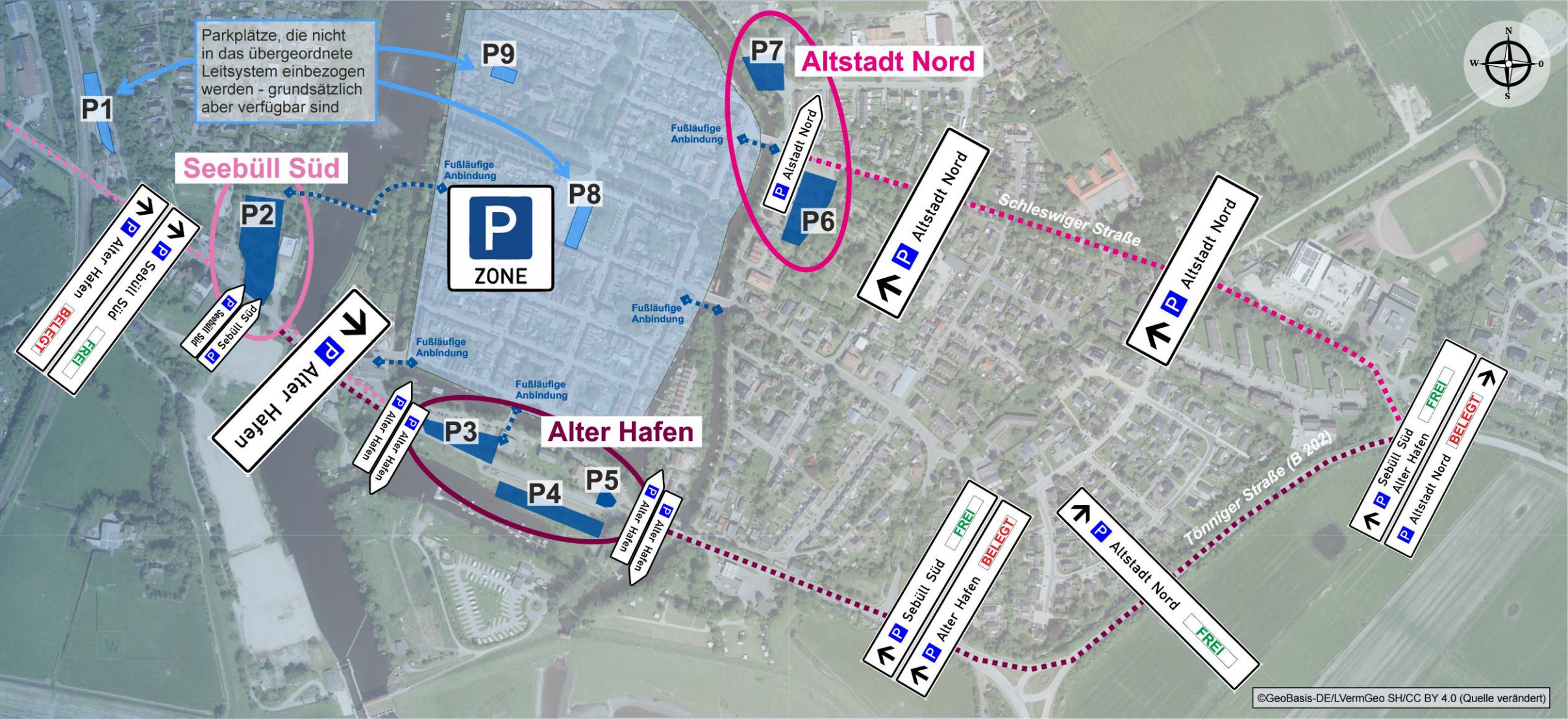
5. Mobilitätsmaßnahmen

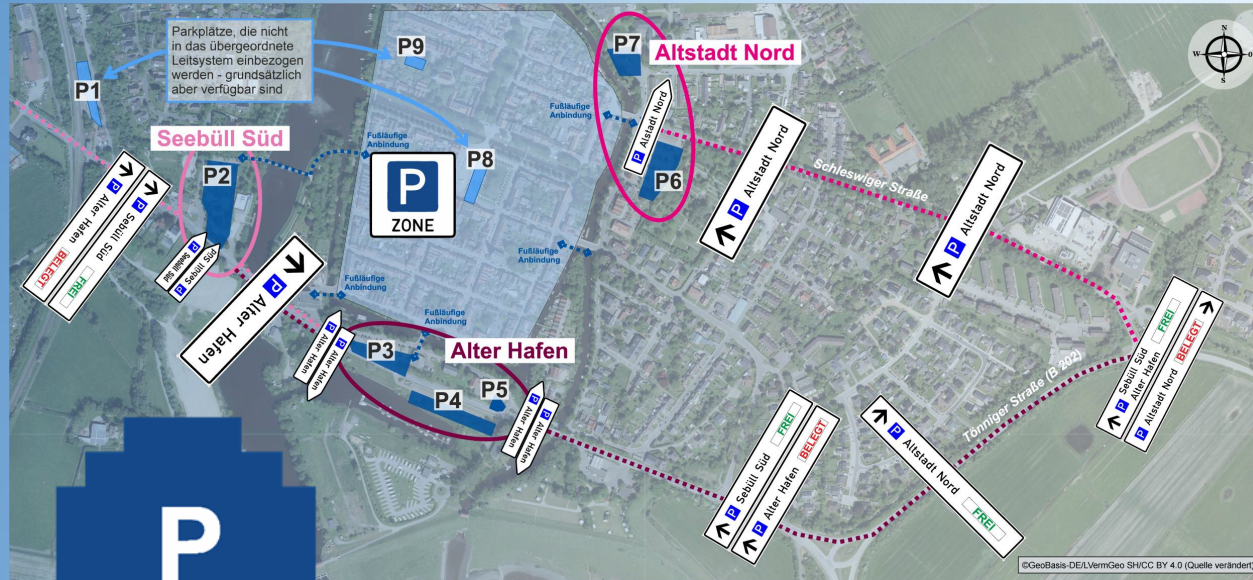
Friedrichstadt - Mobilitätskonzept



- Flächendeckende Ausweisung des gesamten Altstadt-Bereiches als zusammenhängende Parkzone
- Parken nur mit Parkschein
- Bewohnerparkausweis
- Ladezonen







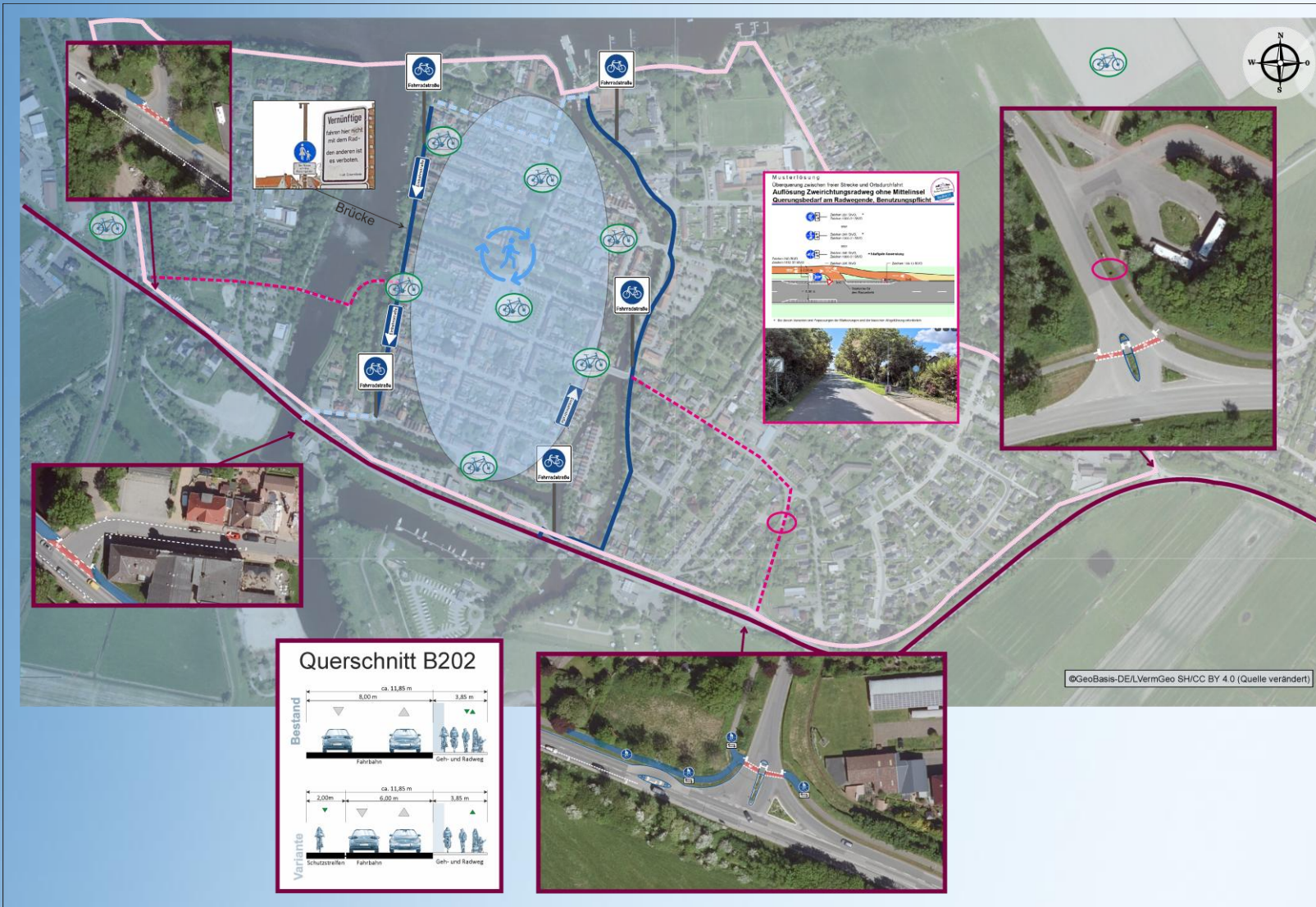
Aufgreifen des Designs für den Fußverkehr



- Einfließenden Verkehr bereits **an den Hauptzufahrtsstraßen abfangen** und gezielt steuern
- **Einteilung des Parkraums** für Ortsfremde in drei klare, logische Zonen außerhalb der Altstadt-Insel
- **Digitalisierung** der Parkplätze und Installation einer intelligenten Parkleitanzeige in Kombination mit analogen Wegweisern



- **Marktplatz/Altstadtkern**
- Gebührenhöhe: 2,00 Euro je angefangene halbe Stunde; Freiparkzeit: unter 30 Minuten; Höchstparkdauer: zwei Stunden (maximal 8 €) nur auf Marktplatz
- **Weitere öffentliche Parkplätze mit Parkscheinautomaten:**
- Gebührenhöhe: erste Stunde 1,00 Euro, jede weitere 0,50 Euro, Höchstparkdauer: 10 Stunden (maximal 5,50)
- **Modifizierte Ganzjahresbewirtschaftung:** Gebührenpflicht im Kernbereich ganzjährig aufrechtzuerhalten und die Winterpause räumlich auf Auffangparkplätze beschränken
- **Bewohnerparkausweise:** gesetzliche Höchstgrenze 90 € pro Jahr (umgerechnet 7,50 € pro Monat)
- Deckt kommunalen Verwaltungsaufwand und signalisiert moderaten Gegenwert für Nutzung des knappen öffentlichen Raums
- **Jahresparkticket** an Gebühr für Bewohnerparkausweis anpassen, ggf. sogar günstiger zu gestalten
- **Wochenendtickets** auf den peripheren Außenparkplätzen (z. B. P1 bis P3)
- Digitalisiertes Parken, Platzierung **Parkscheinautomaten** mathematisch an Grid-System der Altstadt anpassen



- Zentrale **blaue Ellipse** kennzeichnet Kern der Altstadt, welcher primär für **Fußverkehr** ausgelegt und optimiert
- Ziele **bleiben** für den Radverkehr **erreichbar**
- Auf Ausweisung hochattraktiver, schneller Radrouten verzichtet, um Konflikte mit Fußverkehrsströmen zu vermeiden



- **Primäre Erschließungsachsen** für den Radverkehr werden beidseitig verlaufenden, **dunkelblauen Routen** westlich und östlich des Zentrums
- Als attraktive **Fahrradstraßen**
- östliche Route durch Brücke unterbrochen, als gemeinsamer „**Miteinanderweg**“ ausweisen
- **Kopfsteinpflaster** schleifen
- an Schnittstellen zum Altstadt kern hochwertige **Fahrradabstellanlagen** errichten



- Durchgehend regelwerkskonforme Radverkehrsführung entlang der **Bundesstraße 202**
- In **Fahrtrichtung Osten** ein **Schutzstreifen** mit 1,50 m Breite auf der Fahrbahn einrichten, während Gegenrichtung auf bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg verbleibt
- Knotenpunkte optimieren, **Radverkehrsfurt** im Zuge der Vorfahrtsstraße deutlich **markieren**
- Übergang vom inner- zum außerörtlichen Bereich - **Mittelinsel**



- **Übergänge zwischen Innerorts/Tempo 30 Zone und Geh- und Radweg:** durch gezielte Sperrmarkierungen wird Fahrbahn verengt, um Radverkehr sicher und geschützt aufzufangen bzw. überzuleiten
- Hellrosa markierte Route definiert Potential für eine neue, **touristische Rundroute**



- **Blaue Ellipse** kennzeichnet den historischen Kern der Altstadt, welcher **primär für Fußverkehr**
- **Blau markierten Achsen** Barrierefreiheit konsequent im Einklang mit den Belangen des Denkmalschutzes
- **Lückenlose und alltagsgerechte Nutzbarkeit** für alle Menschen garantieren
- **Historische Pflasterung** zugunsten barrierefreier, vibrationsarmer und gut begehbarer Oberflächen anpassen
- Barrierefreie **Hauptachse** (Priorität 1)
- **Erweiterung** des barrierefreien Netzes (Priorität 2)

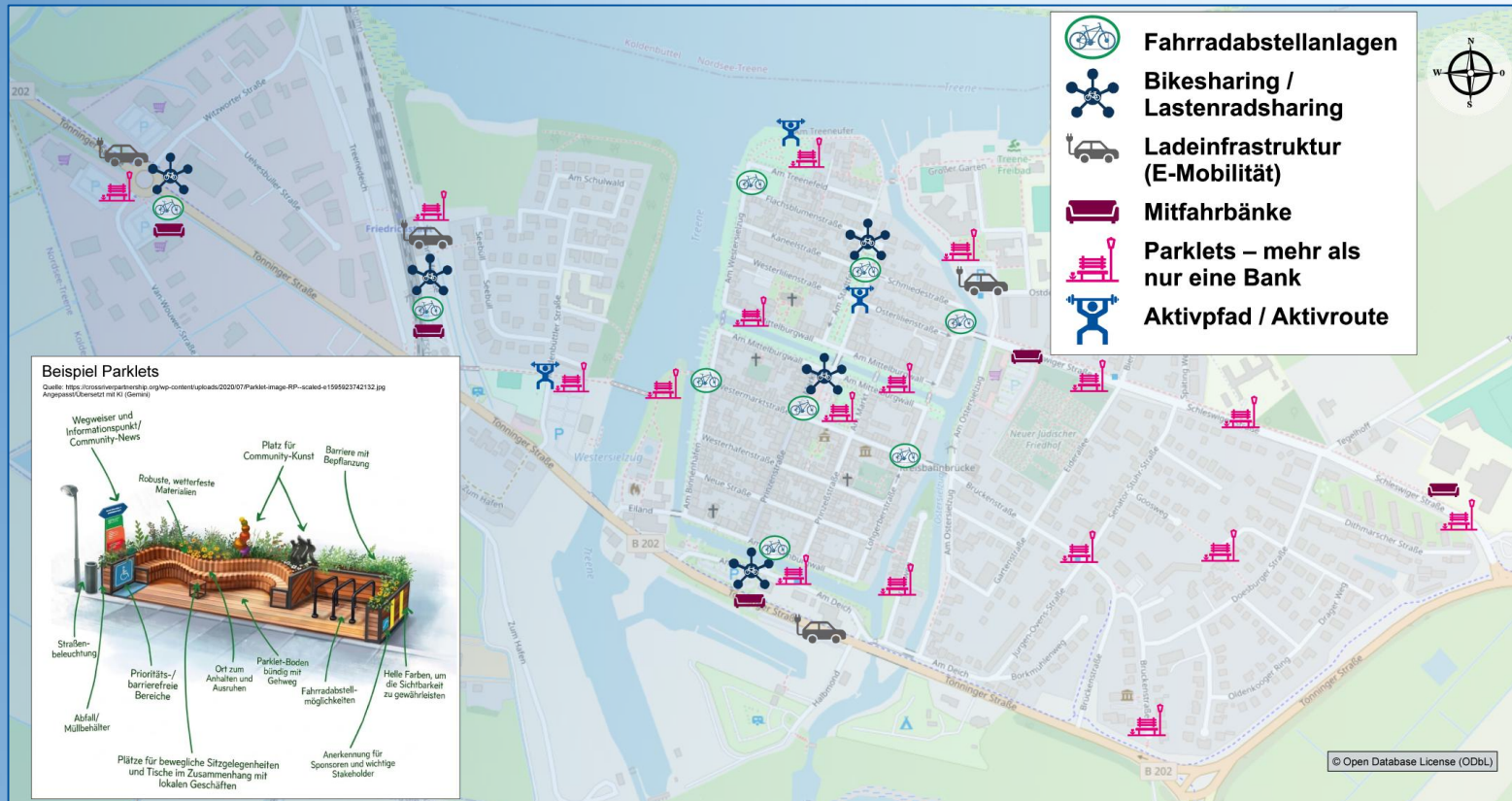


- ÖPNV
- Wesentlicher Baustein für Barrierefreiheit und soziale Teilhabe ist der vollständige **barrierefreie Umbau** aller Bushaltestellen
- Gesetzliche Verpflichtung
- **Nahezu flächendeckende Erschließung** des Siedlungsgebietes
- Langfristig **Neuplanung Bushaltestelle** im Bereich des **Kreisverkehrs**



- **Querungen**
- Erste Querungsstelle (Bahnhof / B-Plan 3) Mittelinsel
- Zweite Querungsstelle (B-Plan 18) Mittelinsel
- Dritte Querungsstelle (Parkplätze) F LSA
- Vierte Querungsstelle (Wohnmobilstellplatz / Hafen) Querungshilfe
- Fünfte Querungsstelle (Übergang Innerorts / Außerorts) Sprunginsel



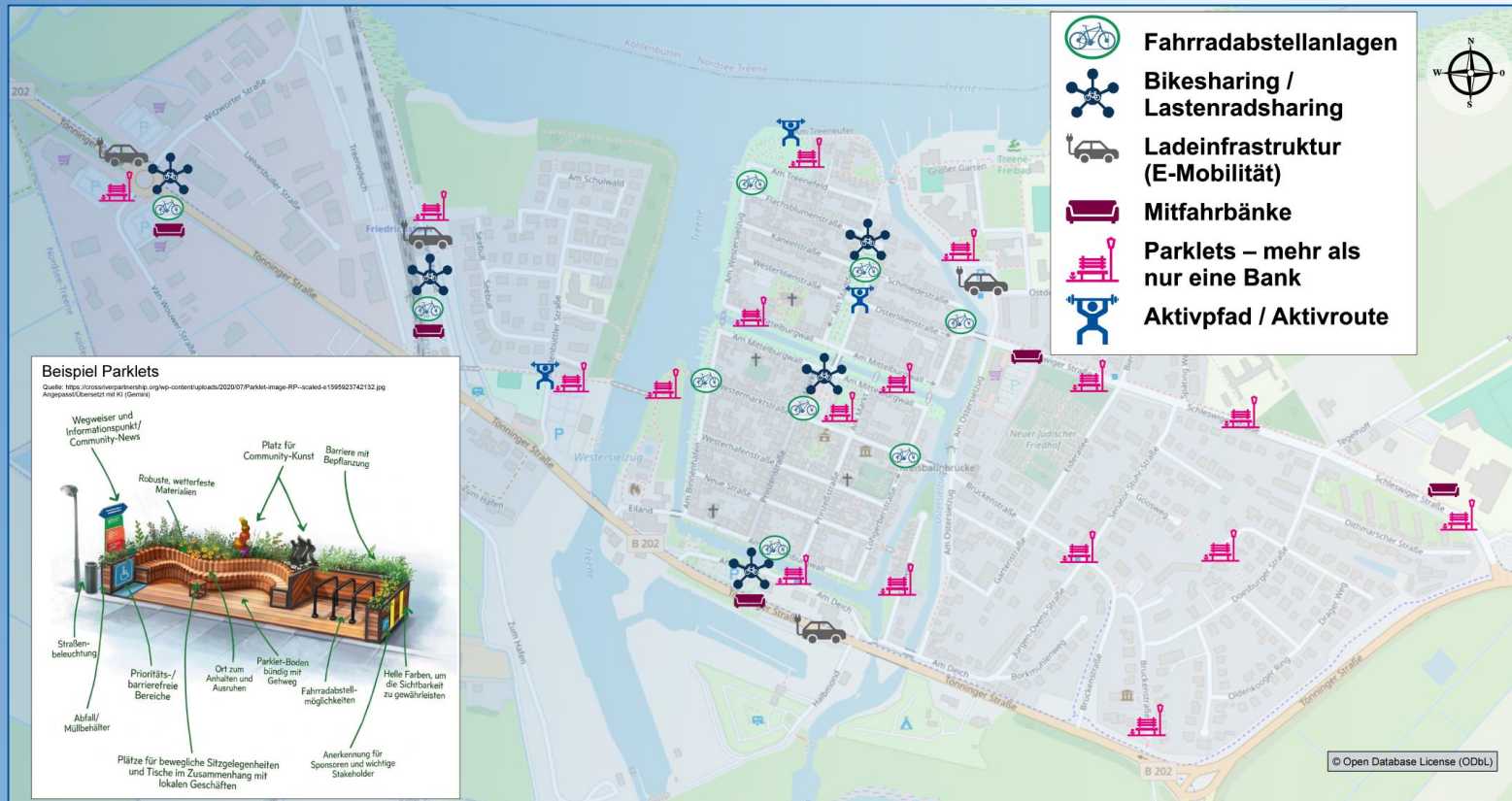


Fahrradabstellanlagen und E-Mobilität

- Witterungsschutz an zentralen Standorten, ganzjährige Nutzung
- Diebstahlschutz und Komfort (stabiler Anlehnbügel, Doppelstockparker sowie Sammelschließanlagen (Bahnhof))
- E-Bike-Ladepunkte

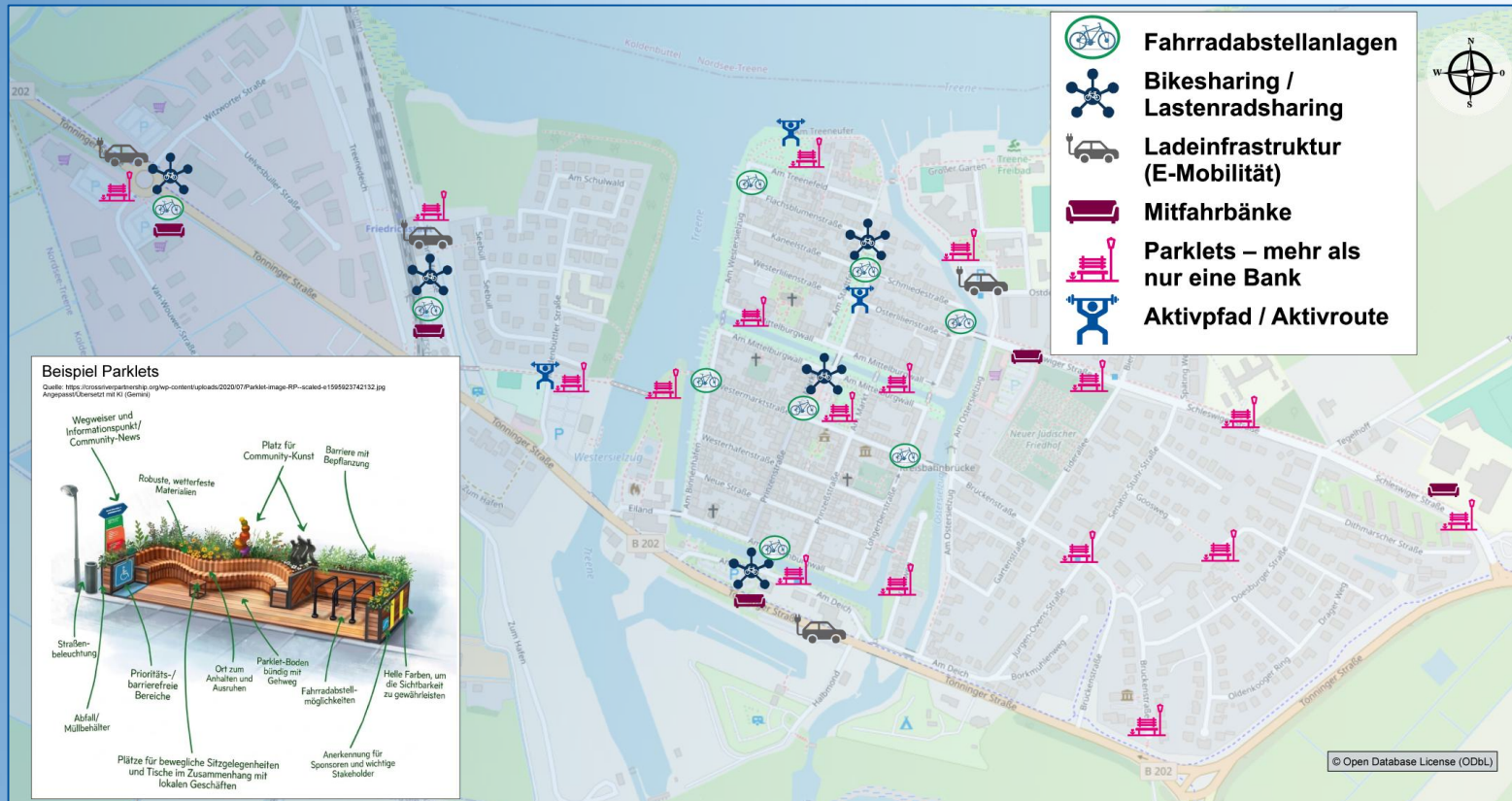
Bikesharing und Lastenrad-Sharing

- Stufe 1 (Zentrales Basisnetz)
- Stufe 2 (Netzerweiterung)
- Lastenradsharing
- Digitale Integration



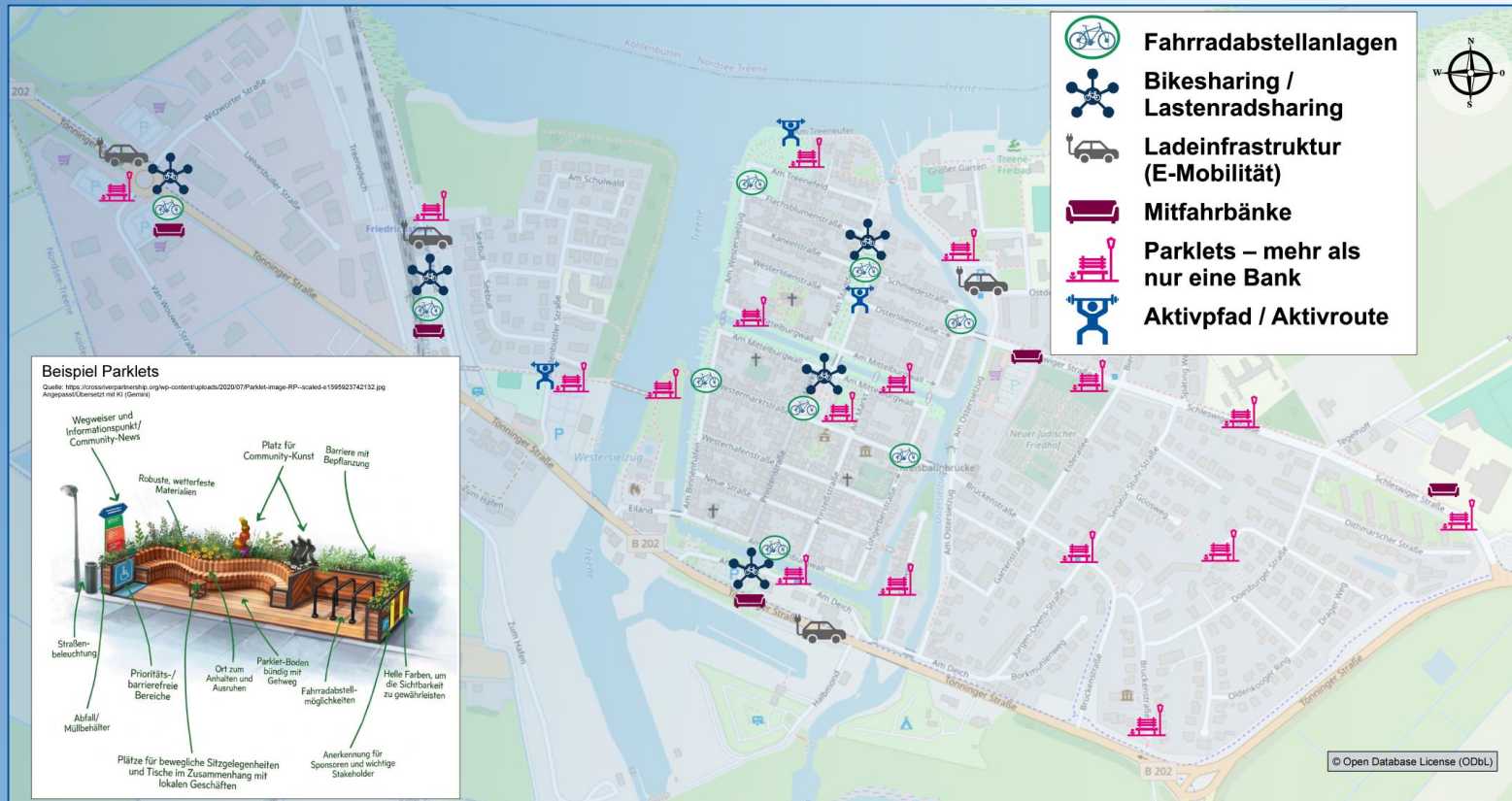
Mitfahrbänke zur ÖPNV-Ergänzung

- Westlicher Bereich (Gewerbegebiet / Kreisel)
- Westlicher Bereich (Bahnhof / B 202)
- Südlicher Altstadttrand (Parkplatz P3)
- Nordöstlicher Altstadttrand (Edeka, Übergang Brückenstraße)
- Östlicher Bereich (Schule / Bildungszentrum)
- integriertes „Pause-Schild“



Parklets zur Aufwertung des Straßenraums

- neue Sitzgelegenheiten, kleine Treffpunkte und grüne Mikro-Oasen
- Integrierte Pflanzkübel, Stauden und kleine Bäume sind ideal, um Schatten zu spenden
- austauschbare Module (Sitzbänke, Tische, Infoelemente oder integrierte Fahrradparker), damit Parklets saisonal angepasst und vielfältig für Nachbarschaftstreffs oder kleine kulturelle Aktionen genutzt werden können



Aktivpfade und Aktivrouten im öffentlichen Raum

- Niedrigschwellige Angebote: Entlang bestehender Grünzüge, Promenaden und Wegeverbindungen
- Integrierte Übungsstationen: kleine, unaufdringliche Module am Wegesrand, für kurze Übungen für Balance, Kraft, Koordination und Mobilität

Abgefragte Maßnahme	Spalte 1: „finde ich gut!“	Spalte 2: „finde ich gut, ABER“	Spalte 3: „finde ich nicht gut!“	Gesamtpunkte pro Zeile
Parkraumorganisation	11	1	5	17
Parkleitsystem	13	1	1	15
Radwegenetz	4	5	5	14
Fußwegenetz	12	1	0	13
Mobilitätsmaßnahmen	9	1	2	12

- Barrierefreie Wege im **Längsverkehr**
 - Einsatz durchgängig barrierefreier Oberflächen, die eben, rutschhemmend und frei von störenden Kanten
- Einheitliche **Wegweisung**
 - einheitliche und durchgängige Wegweisung für Fuß- und Radverkehre
 - konsistente Gestaltung– hinsichtlich Farbgebung, Symbolik, Schriftgrößen und Positionierung
- **Schulwegsicherheit** und Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs
 - Verbesserung der Schulwegsicherheit als eigenständiges Handlungsfeld
 - nach Abschluss der Baumaßnahmen Einrichtung von Hol- und Bringzonen in fußläufiger Entfernung zur Schule („Kiss-and-Go-Zonen“), Neuordnung der Park- und Haltesituation sowie Sicherung von Querungsstellen und Sichtbeziehungen
 - Erstellung bzw. Fortschreibung eines Schulwegplanes



- ✓ **Defizite** der bestehenden Verkehrsinfrastruktur identifiziert
- ✓ Konzeptionelle **Lösungsansätze** entwickelt werden

- **Grundlage für systematische und zukunftsorientierte Weiterentwicklung**

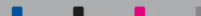
- !! Vollständige **Umsetzung** aller Maßnahmen **nicht verpflichtend**
- !! Modulares **Baukastensystem**, aus dem einzelne Maßnahmen bedarfsgerecht ausgewählt, vertieft ausgearbeitet und schrittweise umgesetzt werden können

- ⇅ **Priorisierungen** durch politische Beschlüsse festlegen
- ⇅ Erforderliche **finanziellen Mittel** frühzeitig in kommenden Haushaltsplanungen einbinden
- ⇅ Frühzeitige Kontaktaufnahme und kontinuierliche Zusammenarbeit mit weiteren **Akteuren**

Was möchten Sie noch wissen?



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY





WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN

INGENIEURE KRÜGER & KOY

