

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

STADT FRIEDRICHSTADT

Mobilitätskonzept



Bearbeitungsstand: 11. September 2026

Beauftragt durch:

Stadt Friedrichstadt

über
Amt Nordsee-Treene

Schulweg 19
25866 Milstedt

Verfasst durch:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0

Jorna Lindemann, M.Sc.
ppa. Arne Rohkohl, Dipl.-Ing. (FH)

Projekt-Nr.: 124.2108

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	5
1.2	Vorgehensweise und Arbeitsprogramm	6
2	Planungsgrundlagen	8
2.1	Planungsgrundsätze Fußverkehr	8
2.2	Planungsgrundsätze Radverkehr	12
2.3	Planungsgrundsätze Kfz-Verkehr	15
2.4	Planungsgrundsätze moderner Mobilitätsformen	20
2.5	Kooperationen in der Region	26
3	Bestands- und Defizitanalyse	28
3.1	Strukturdaten und Lage im Raum	28
3.1.1	Einrichtungen der Daseinsvorsorge	30
3.2	Unfallanalyse	32
3.3	Kfz-Verkehr	34
3.3.1	Straßenklassifizierung	34
3.3.2	Führungsformen	35
3.3.3	Kfz-Verkehrsaufkommen	37
3.3.4	Ruhender Verkehr	41
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	48
3.5	Radverkehr	49
3.6	Fußverkehr	52
3.7	Erste Öffentlichkeitsbeteiligung	54
4	Leitbild und Entwicklungsziele	58
5	Maßnahmen	61
5.1	M 01 - Neuordnung des Ruhenden Verkehrs	61
5.2	M 02 - Parkleitsystem	68
5.2.1	Preisgestaltung	73
5.2.2	Parkscheinautomaten und Digitalisierung d. Parkscheine	77
5.3	M 03 - Radwegenetz	79
5.4	M 04 - Fußwegenetz	82
5.5	M 05 - Mobilitätsmaßnahmen	86
5.6	Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung	90
5.7	Kleinst- und Grundsatzmaßnahmen	95
5.8	Grobe Kostenschätzung der Maßnahmen	97
5.9	Förderhorizont	98
6	Fazit und Empfehlungen	101

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Die drei Vs der integrierten Verkehrsplanung.....	7
Abbildung 2.1: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 [2], ERA 10 [3], RAST 06 [4].....	9
Abbildung 2.2: Anlagen für den Querverkehr gemäß EFA 02 [2]	11
Abbildung 2.3: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 10 [3], RAST 06 [4]	13
Abbildung 2.4: Verkehrsräume nach RAST 2006 [4].....	16
Abbildung 2.5: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen nach RAST 06 [4]	18
Abbildung 2.6: Mindestmaße für die Parkraumdimensionierung [10]	19
Abbildung 2.7: Mitfahrbank der KielRegion GmbH [9]	21
Abbildung 3.1: Übersichtskarte regionale Lage von Friedrichstadt.....	29
Abbildung 3.2: Räumliche Verteilung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge.....	31
Abbildung 3.3: Unfallstellen im Betrachtungsraum Friedrichstadt 2022-2024	33
Abbildung 3.4: Straßenklassifizierung für den Kfz-Verkehr	35
Abbildung 3.5: Übersicht der straßenverkehrsrechtlichen Kfz-Verkehrsführung	36
Abbildung 3.6: Übersichtslageplan der Zählstellen	37
Abbildung 3.7: Analyse 2026 – Erhebungszeiträume (24 Stunden)	38
Abbildung 3.8: Analyse 2026 – Maßgebliche Spitzenstunde	40
Abbildung 3.9: Übersicht der Haltverbote und öffentlich nutzbaren Parkflächen (ID-Nr.).....	43
Abbildung 3.10: Erschließung des Siedlungsgebiets durch den ÖPNV	49
Abbildung 3.11: Übersicht straßenverkehrsrechtliche Radverkehrsführung im Bestand.....	50
Abbildung 3.12: Totwinkelsituation einseitige Radverkehrsführung	51
Abbildung 3.13: Beispiele Radverkehrsführungen an der Ortseinfahrt ERA 2010 [3].....	51
Abbildung 3.14: Übersicht straßenverkehrsrechtliche Fußverkehrsführung im Bestand	53
Abbildung 3.15: Beispiele der Steckbriefe zu Maßnahmen (-bereichen)	55
Abbildung 5.1: Beispiel Beschilderung einer Ladezone	64
Abbildung 5.2: Friedrichstadts „Altstadt-Insel“ als Parkzone	66
Abbildung 5.3: Konzeptplan des Parkleitsystemes für Friedrichstadt	70
Abbildung 5.4: Aufgreifen des Designs für Fußverkehr	71
Abbildung 5.5: Ungenutzte Parkkapazitäten durch schlecht sichtbare Markierungen.....	73
Abbildung 5.6: Standortvorschläge Parkscheinautomaten	78
Abbildung 5.7: Konzeptkarte zum potentiellen Radwegenetz	79
Abbildung 5.8: Beispiele Beschilderung Miteinanderweg	80
Abbildung 5.9: Konzeptkarte zum potentiellen Fußwegenetz	82
Abbildung 5.10: Übersicht der Mobilitätsmaßnahmen	86
Abbildung 5.11: Beispiel Parklets	89
Abbildung 5.12: Vorgestellte Maßnahmensteckbriefe der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	91

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Parkraumauslastung	46
Tabelle 5.1: Beispiele Parkleitsystem	68
Tabelle 5.2: Grobe Kostenvorabschätzung der Maßnahmen	97

Anlagenverzeichnis

Tagesganglinien der Querschnittserhebungen.....	Anlage 1
Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	Anlage 1
Konzeptkarten der Maßnahmen	Anlage 3
Maßnahmensteckbriefe aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung.....	Anlage 4

Änderungsindex

Lfd. Nr.	Bemerkung	Datum
1	- Aufnahme Logos Deckblatt - Korrektur Saisonale Sperrung Fußgängerzone und nicht Marktplatz - Korrektur Kirche St. Knud zu St. Christophorus - Korrektur Parkplatz Stadtbücherei zu Seniorenzentrum Friedrichstadt-Stella Vitalis - Vorschlag Standorte Parkscheinautomaten	11.09.2026

1 EINLEITUNG

Verkehr fungiert als Instrument zur Gewährleistung und Umsetzung von Mobilität. Zielorientierte Verkehrs- und Mobilitätskonzepte gewinnen daher im Zuge der integrierten Verkehrsplanung zunehmend an Bedeutung. Nicht nur in Städten, sondern auch in Gemeinden und Kommunen ist dieser strategische Planungsansatz der erste und langfristige Schritt zur nachhaltigen und sicheren Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung. Dabei steht zugleich auch immer die Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung sowie dessen Lebens- und Aufenthaltsqualität im Fokus der Untersuchung.

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung beinhaltet neben dem traditionellen Infrastrukturausbau und verkehrslenkenden Maßnahmen auch nachfragebeeinflussende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Maßnahmen, die das Verkehrsverhalten hin zum Mobilitätsverbund beeinflussen, können einen signifikanten Beitrag zur Verkehrsentlastung und zur Eingrenzung von Emissionen leisten.

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Friedrichstadt steht vor der Aufgabe, eine nachhaltige und zugleich zukunftsfähige Mobilität zu entwickeln, die den vielfältigen Anforderungen einer lebendigen Stadt gerecht wird. Klimaschutz, Verkehrsverlagerung, gute Erreichbarkeit, hohe Aufenthaltsqualität sowie die Bedürfnisse von Einwohnenden, Gästen, Gewerbetreibenden und weiteren Verkehrsteilnehmenden müssen in Einklang gebracht werden.

Besonders deutlich treten die bestehenden Herausforderungen im Umgang mit dem ruhenden Verkehr hervor. In der historischen Innenstadt entstehen regelmäßig Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, die durch einen hohen Anteil an Parksuchverkehr verstärkt werden und sich nachteilig auf Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit anderer Verkehrsteilnehmergruppen auswirken. Zudem bindet der ruhende Verkehr wertvolle Flächen, die für Nahmobilität, Aufenthaltsräume oder städtebauliche Entwicklungen sinnvoller genutzt werden könnten.

Das vorliegende Mobilitätskonzept hat daher die Aufgabe, Strategien zur Reduzierung und Lenkung des Parksuchverkehrs zu entwickeln und gleichzeitig ein Mobilitätssystem aufzuzeigen, das Nahmobilität, den öffentlichen Personennahverkehr, Sharing-Angebote und touristische Anforderungen gleichwertig berücksichtigt und sinnvoll miteinander verknüpft.

1.2 Vorgehensweise und Arbeitsprogramm

Die konkrete Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes für Friedrichstadt folgt einem fünfstufigen Bearbeitungsmodell, welches sich im Aufbau der schriftlichen Ausarbeitung widerspiegelt. Im ersten Schritt wird eine **Bestands- und Defizitanalyse** durchgeführt. Der Planungsraum wird vorgestellt und die verkehrliche Infrastruktur für alle Verkehrsträger aufgezeigt. Die Art der Verkehrsführung der verschiedenen Verkehrsträger im Bestand wird sowohl über eine 360°-Bilderfassung als auch über Ortsbesichtigungen aufgenommen. Überdies wird das bestehende Mobilitätsangebot in Friedrichstadt analysiert. Auch eine Unfallauswertung wird gemäß dem *Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen* [1] durchgeführt. Defizite werden im Zusammenhang einer Gesamtnetzbetrachtung sowie einer punktuellen Begutachtung spezifischer Defizitstellen betrachtet.

Aus den Ergebnissen der Bestands- und Defizitanalyse werden Stärken und Schwächen aller Verkehrsträger und deren Infrastrukturen abgeleitet. Basierend auf den Erkenntnissen wird ein **Leitbild und Zielkonzept** für die zukünftige verkehrliche Entwicklung in Friedrichstadt abgeleitet. Auch hierbei werden die Ergebnisse der Beteiligungsformate einbezogen und geben die grundsätzliche Entwicklungsrichtung vor.

Auf Grundlage der Bestands- und Defizitanalyse sowie des Leitbildes und Zielkonzeptes werden in der **Maßnahmenentwicklung** Maßnahmenpakete zur Beseitigung der Defizite hergeleitet. Die drei wichtigen Stellschrauben, auch die drei „Vs“ der integrierten Verkehrsplanung genannt, die eine Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung einleiten können, sind:

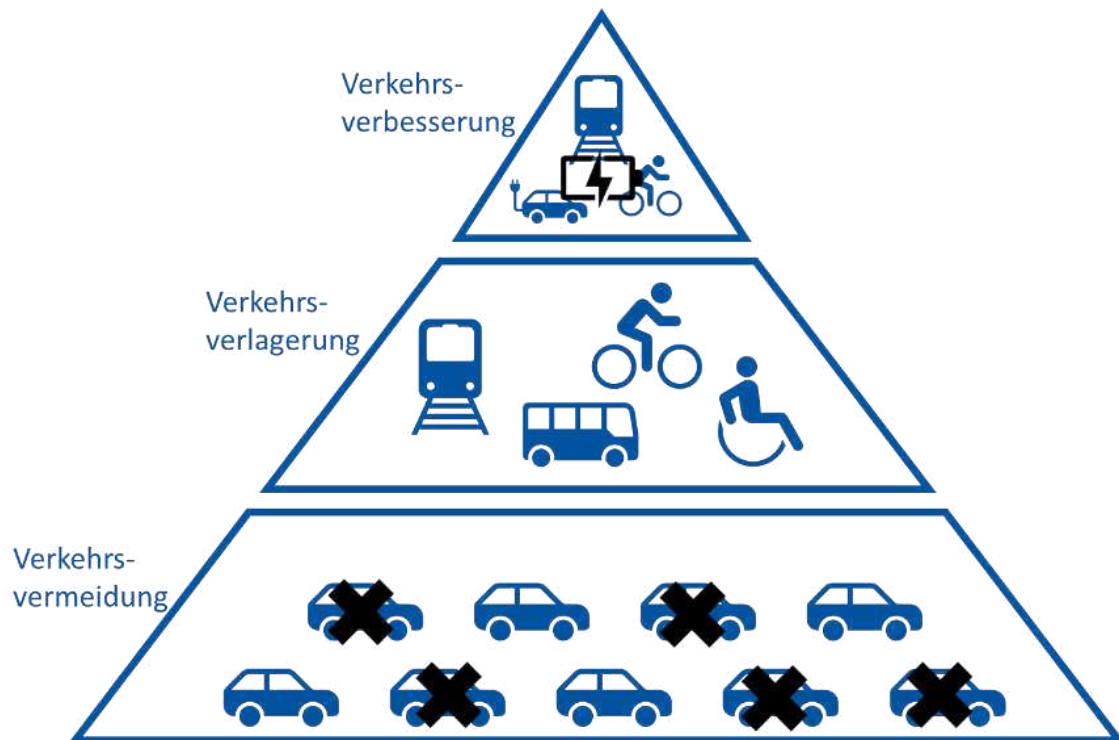


Abbildung 1.1: Die drei Vs der integrierten Verkehrsplanung

Dabei stehen die Verlagerung von Verkehr auf den Umweltverbund (zu diesen zählen die umweltverträglichen nichtmotorisierten Verkehrsmittel, wie der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV und Sharingangebote), die Vermeidung von Verkehr sowie die Verbesserung der allgemeinen Verkehrsqualität und -sicherheit im Fokus.

2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Mit den Planungsgrundlagen wird in dem folgenden Kapitel der aktuelle Stand der Technik aus Regelwerken, Gesetzen und den neuesten Forschungserkenntnissen aufgeführt, der Basis der Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist. Die Planungsgrundlagen sollen zum einen den technischen Hintergrund zum Verständnis der Maßnahmeninhalte in Kapitel 5 liefern und zum anderen für über das Konzept hinausgehende Maßnahmen für Friedrichstadt anwendbar sein.

2.1 Planungsgrundsätze Fußverkehr

Jede Wegekette beinhaltet einen Anteil, der zu Fuß zurückgelegt wird. Folglich sind alle Verkehrsteilnehmenden zwischen Quelle und Ziel auch Personen zu Fuß. Der Fußverkehr als sensibelste und schwächste Verkehrsform stellt ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, wie beispielsweise Sicherheit, Umwegearmut, Gestaltung, Übersichtlichkeit und Orientierung. Eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in einem entsprechend ausgestalteten Netz ermöglicht allen Teilen der Bevölkerung eine eigenständige und selbstbestimmte Fortbewegung und kann die Bereitschaft, Wege zu Fuß zurückzulegen, erhöhen. Hierbei gilt die ausreichende Dimensionierung der Fußverkehrsfläche neben einem engmaschigen Wegenetz mit möglichst direkten Verbindungen sowie Barrierefreiheit als wesentliche Kriterien für die Sicherheit und den Komfort der Personen zu Fuß. Nachfolgend werden die typischsten Führungsformen, einschließlich ihrer Mindestmaße und Einsatzgrenzen dargestellt.

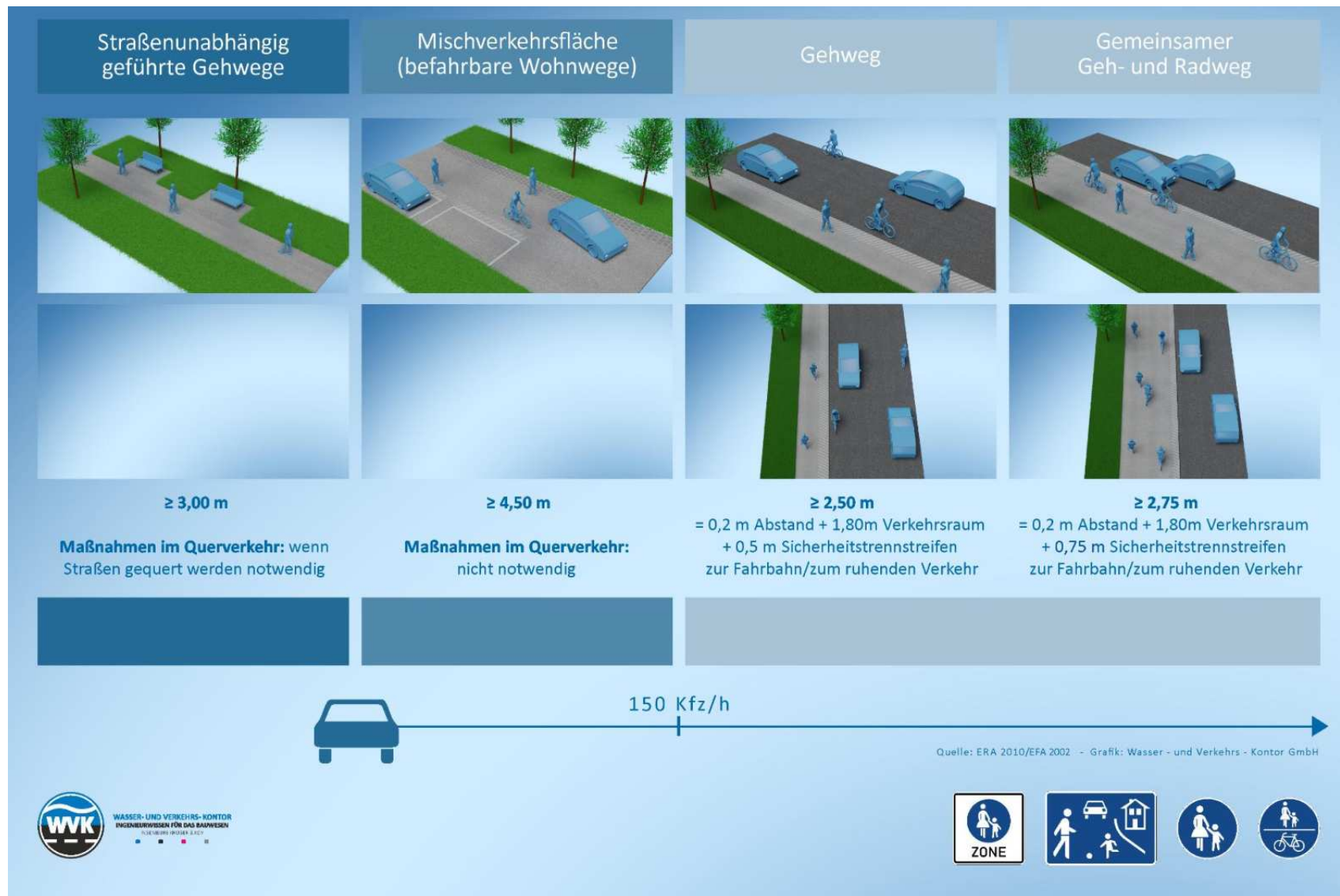


Abbildung 2.1: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 [2], ERA 10 [3], RAS 06 [4]

Barrierefreiheit

„Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten haben unterschiedliche verkehrsbezogene Bedarfe“, heißt es in den *Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 11)* [5]. Dabei sind Mobilitätsbehinderungen nicht zwangsläufig mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen verbunden, ebenso wenig andersrum. Die Zielgruppe für barrierefreie Verkehrsanlagen ist breit gefächert: Körperlich behinderte Menschen, sehgeschädigte Menschen, hörbehinderte Menschen, sprachbehinderte Menschen, Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychisch behinderte Menschen sowie im erweiterten Sinne reisebedingte Mobilitätsbehinderungen (Gepäck, Kinderwagen, Fahrräder, Einkäufe, werdende Mütter, Übergewichtige, Ortsunkundige, Menschen mit temporären Einschränkungen und Sprachunkundige sowie altersbedingte Mobilitätsbehinderungen bei Kleinkindern und älteren Menschen) sind im Zuge der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Zur Gewährleistung einer Zugänglichkeit öffentlicher Räume für sämtliche Personengruppen sind Verkehrsanlagen stets barrierefrei herzustellen. Bei der Planung und Umgestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dieses besagt, dass mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) angesprochen werden. Sehbehinderte und blinde Menschen benötigen eine taktile Bordsteinhöhe von mindestens 3 cm, besser 6 cm, um den Übergang auf die Straße zu erfassen. Für Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Rollator hingegen sollte eine Nullabsenkung vorgesehen werden.

Anlagen für den Querverkehr

Die *StVO* [6] legt grundsätzlich straßenverkehrsrechtliche Regelungen zum Queren von Fahrbahnen fest. Unabhängig von verkehrsrechtlichen Festlegungen kann das Queren zum Erleichtern für Fußverkehre durch bauliche Querungsanlagen unterstützt werden. Bauliche Querungsanlagen zielen immer darauf ab, eine optische Hervorhebung zu schaffen und können ebenfalls eine fahrdynamische Wirkung erzielen. Unabhängig vom Querungsbedarf werden Querungsanlagen insbesondere zweckmäßig, wenn schutzbedürftige Personen zu Fuß, wie Kinder und ältere Menschen, vermehrt queren (vgl. *EFA 02* [2]). Nachfolgend werden typische Querungsanlagen und ihre Einsatzgrenzen dargestellt.



Abbildung 2.2: Anlagen für den Querverkehr gemäß EFA 02 [2]

2.2 Planungsgrundsätze Radverkehr

Zur Stärkung des Radverkehrs als effizientes und attraktives Verkehrsmittel bedarf es einer sicheren und kontinuierlichen Radverkehrsinfrastruktur. Es gilt eine Vielzahl von über die Jahrzehnte angewendeten Radverkehrsführungen in eine einheitliche Form zu bringen. Hiermit wird auch Ansprüchen von Pkw-Nutzenden nachgegangen, da im ungünstigsten Fall beim Abbiegen an bis zu drei Stellen mit Radfahrenden aus unterschiedlichen Richtungen zu rechnen ist. Durch eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn rückt der Radverkehr dauerhaft in das Sichtfeld des Kfz-Verkehres und eine Entflechtung von Radfahrenden und Personen zu Fuß erfolgt.

Gemäß *StVO* [7] und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift *VwV-StVO* [8] ist im Grundsatz eine **Radverkehrsführung auf der Fahrbahn** vorzusehen. Eine Benutzungspflicht von Radwegen ist nur vorzusehen, wenn aufgrund örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung übersteigt, wie beispielsweise ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, ein hoher Schwerverkehrsanteil oder wenn eine starke Steigung vorliegt. Die Pflicht zur Benutzung von Radwegen besteht weiterhin nur, wenn diese durch eines der Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind (weißes Fahrrad auf blauem Grund). Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Den Belastungsbereichen werden durch die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10)* [3] zweckmäßige Führungsformen zugeordnet, wobei zwischen diesen keine harte Trennlinie, sondern vielmehr ein weicher Übergangsbereich besteht (siehe Abbildung 2.3).

Eine Einstufung des Belastungsbereiches erfolgt nach der genannten Richtlinie vom Grundsatz über die Verkehrsstärke im Straßenquerschnitt zur Spitzenstunde des Kfz-Verkehres.



Abbildung 2.3: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 10 [3], RAST 06 [4]

Fahrradabstellanlagen

Sichere und geordnete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zählen zu den einfach, schnell und relativ kostengünstig umzusetzenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Gute Fahrradabstellanlagen, richtig im öffentlichen Raum platziert, sorgen für Ordnung und steuern ein harmonisches Miteinander.

Fahrradbügel stellen eine einfache und kostengünstige Möglichkeit dar, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereitzustellen. Fahrradbügel eignen sich auch dazu, unberechtigtes Parken von Autos zu verhindern, z.B. um Sichtbeziehungen an Kreuzungen frei zu lassen. Mobile Varianten eignen sich für kurzfristige Maßnahmen, z.B. auf Stadtfesten. Bereits einzelne Fahrradbügel an Bushaltestellen erhöhen die Reichweite und Attraktivität des ÖPNV. Eine Überdachung der Fahrradabstellanlage ggf. auch mit Seiten- und Rückwand als Wetterschutz bietet zusätzlichen Komfort. Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz sollten insbesondere im Bereich von Kindertagesstätten und Schulen sowie weiteren zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und öffentlichen Gebäuden in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Bei Neuplanungen oder Optimierungen von Abstellanlagen ist eine ausreichende Dimensionierung für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger sowie die Möglichkeit zum Abstellen von Laufrädern und Kinderwagen zu berücksichtigen.

Eine überdachte Bike+Ride-Anlage sollte der Mindeststandard an jedem Bahnhof sein. Besser ist eine Fahrradsammelgarage, am besten mit einem elektronischen Schließsystem. Sie bietet Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl, was Nutzenden höherwertiger Räder und E-Bikes besonders entgegenkommt.

Fahrradstationen sind überdachte und (elektronisch) bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung oder Gepäckaufbewahrung, aber auch viele andere Dienstleistungen wie Fahrradverleih sein.

Anregungen und Hilfestellungen zu Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 2.5) bietet z.B. die KielRegion [9].

2.3 Planungsgrundsätze Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehre finden im Straßenraum auf der Fahrbahn statt. Grundsätzlich setzt sich der Straßenraum aus der Fahrbahn und den sich anschließenden Seitenräumen zusammen. Die erforderlichen Breiten für die Dimensionierung der Fahrbahn und der Seitenräume ergeben sich unter anderem aus den zu erwartenden Begegnungen von Verkehrsteilnehmenden und der Frequentierung (Verkehrsstärke). Die folgende Abbildung 2.4 zeigt die wesentlichen Merkmale für die vier maßgebenden Straßenraum- bzw. Fahrbahnbreiten.

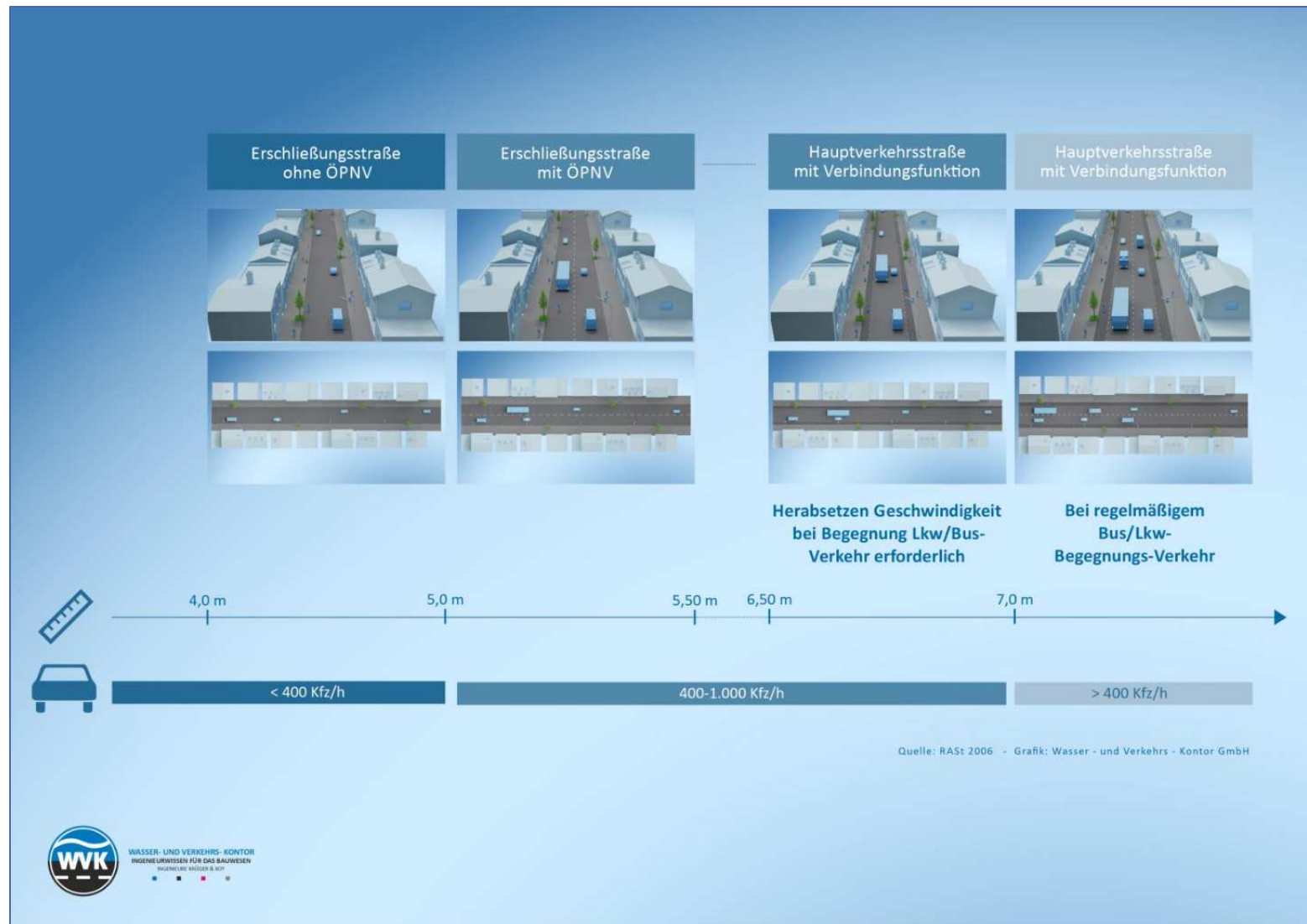


Abbildung 2.4: Verkehrsräume nach RAST 2006 [4]

Kfz-Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung

Ziel der Verkehrsführung ist es, das Gros des Kfz-Verkehrsaufkommens auf dem vorgesehenen Hauptverkehrsnetz zu bündeln und in dem untergeordneten Streckennetz lediglich den nutzungsbedingten Quell- und Zielverkehr abzuwickeln. Baulich und durch straßenbehördliche Anordnungen lassen sich Kfz-Verkehrsströme im Straßennetz gezielt führen, um so das untergeordnete Straßennetz primär dem Fuß- und Radverkehr vorzuhalten. Das Ziel verkehrsberuhigender Maßnahmen ist es, Durchgangs- und Schleichverkehr in Wohnquartieren und anderen sensiblen Gebieten zu unterbinden und damit die Lebensqualität für die Anwohnenden zu verbessern sowie zu Fuß Gehenden und Radfahrenden eine höhere Sicherheit und Verkehrsqualität zu bieten. Nachfolgend werden wesentliche Elemente zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung aufgeführt.

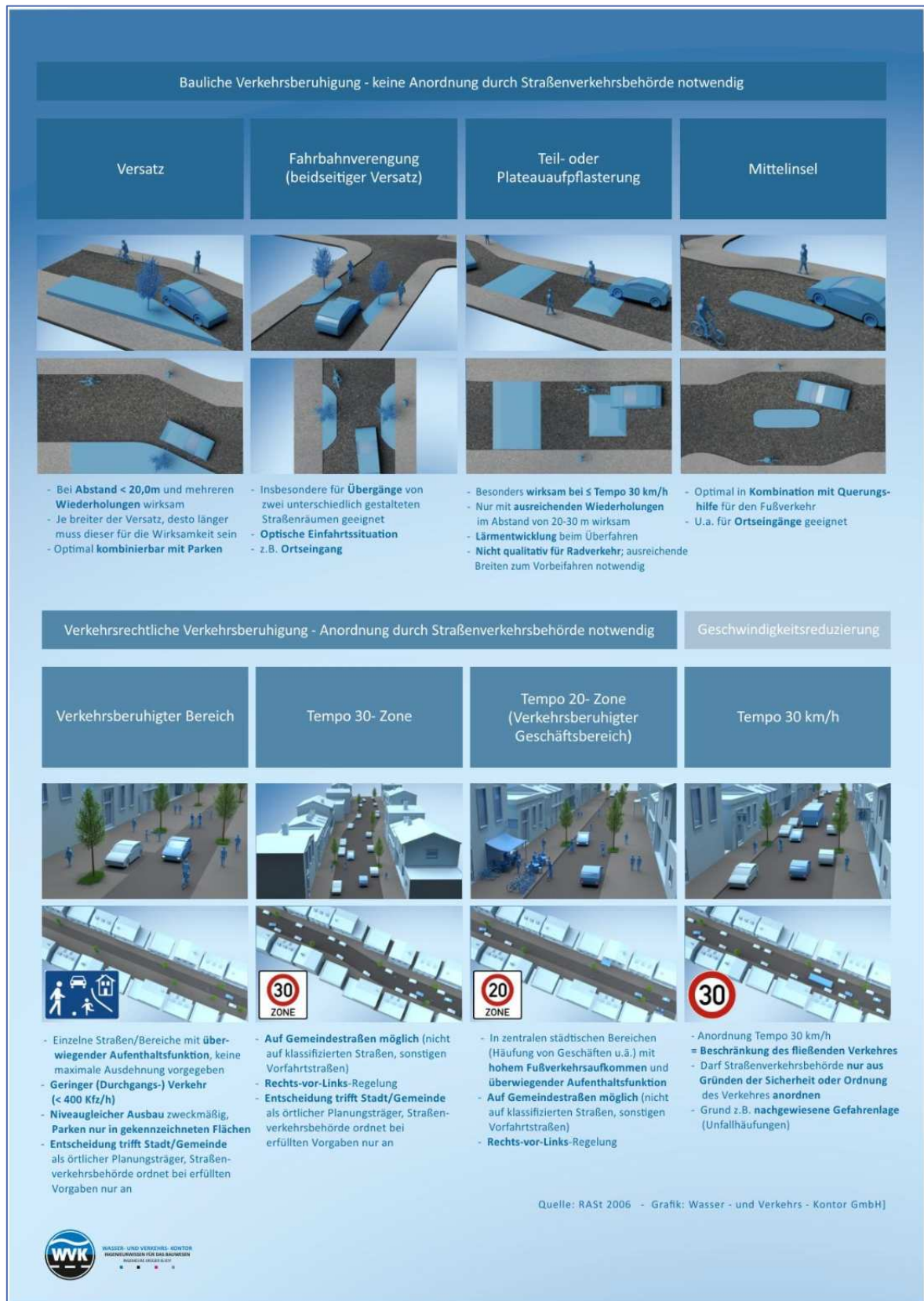


Abbildung 2.5: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen nach RAST 06 [4]

Ruhender Verkehr

Park- und Liefervorgänge im Straßennetz können auf Grund der Abwägung von Nutzungsansprüchen notwendig sein bzw. werden. Grundsätzlich sind Park- und Liefervorgänge auf der Fahrbahn (unmarkiert), auf markierten Parkstreifen oder in Buchten mit vorgezogenem Bordstein, in breiten Mittelstreifen oder in Seitenräumen mit gekennzeichneten Flächen oder auch ohne Flächenzuweisung möglich. Unbefestigte Parkflächen eignen sich, um versiegelte Fläche zu reduzieren. Alternativ können wasserdurchlässige und begrünte Oberflächenstrukturen zum Einsatz kommen. Als Beispiel sind Rasengitter zu nennen, die auch mit Füllsteinen oder Schotter verwendbar sind [10] Park- und Ladevorgänge weisen besondere Flächenbedarfe abhängig von der Art der Aufstellung auf. Die folgende Abbildung 2.6 zeigt die drei wesentlichen Maße der Parkraumanordnung.



Abbildung 2.6: Mindestmaße für die Parkraumanordnung [10]

2.4 Planungsgrundsätze moderner Mobilitätsformen

Multimodalität beschreibt die grundsätzliche Option für Nutzende, verschiedene Verkehrsmittel zu verwenden. Z.B. zwei Tage die Woche mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren und die restlichen Tage mit dem Bus/Pkw. Intermodalität ergänzt diese Option durch die Möglichkeit, zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln (auf einem Weg) zu wechseln. Z.B. mit dem Fahrrad zum nächsten Bahnhof zu fahren, dieses dort sicher abzustellen, weiter mit der Bahn zu fahren und am Zielbahnhof zu Fuß zur Arbeitsstelle zu laufen. Moderne Mobilitätsformen fördern die Möglichkeit multi- und intermodal unterwegs zu sein und tragen damit einen wesentlichen Aspekt zur Förderung des Umweltverbundes bei. Im Folgenden wird ein Auszug verschiedener Mobilitätsformen vorgestellt.

Mobilitätsbänke

Mobilitätsbänke sind Bänke, die im öffentlichen Raum aufgestellt werden. Durch Mobilitätsbänke wird ein niederschwelliges Mobilitätsangebot geschaffen, was auf einfache Art und Weise gemeindeübergreifend Mitfahrgelegenheiten vermittelt. Personen mit Mitfahrwunsch können durch das Sitzen auf der Bank den Vorbeifahrenden ihren Fahrtwunsch signalisieren. Mit Hilfe von Klappschildern kann die Fahrtrichtung angezeigt werden. Neben der Ausnutzung freier Kapazitäten im Kfz-Verkehr birgt das Angebot von Mitfahrbänken eine soziale Komponente und bietet einen Raum für Begegnungen. Abbildung 2.7 zeigt beispielhaft eine Mitfahrbank mit Zielanzeiger der KielRegion GmbH.

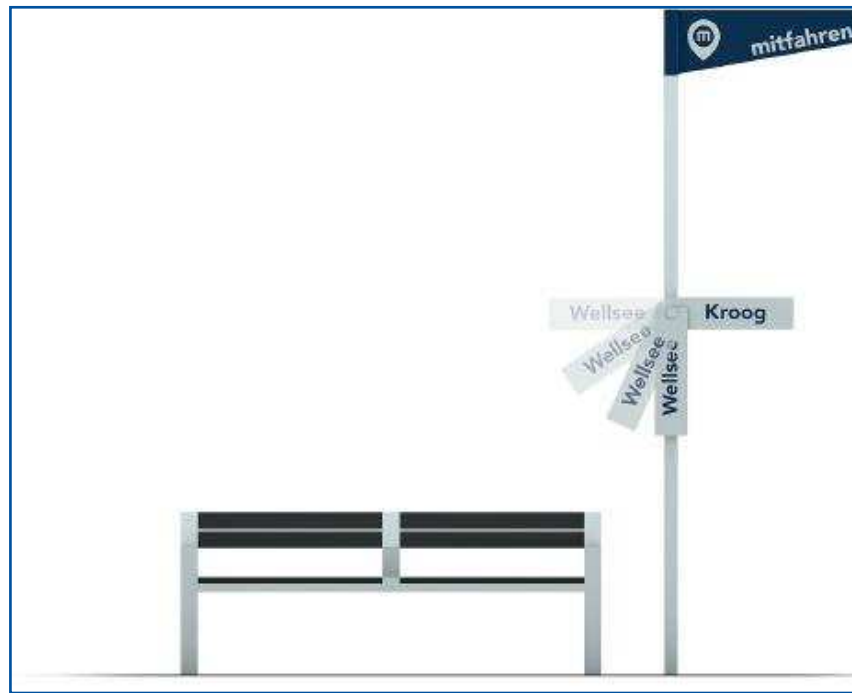


Abbildung 2.7: Mitfahrbank der KielRegion GmbH [9]

Parklets

Parklets sind modular gestaltete, vorzugsweise aus Holz konstruierte und stark begrünte Stadtmöbel, die temporär oder dauerhaft im öffentlichen Straßenraum – in der Regel auf ein bis zwei Stellplätzen des ruhenden Verkehrs – errichtet werden.

Gemäß dem Leitfaden der *KielRegion GmbH* dienen sie als strategisches Instrument der urbanen Transformation und des Parkraummanagements. Ihr primäres Ziel ist es, zuvor exklusiv privat genutzten öffentlichen Raum (Kfz-Stellflächen) zu rekommunalisieren und der Allgemeinheit als multifunktionale Aufenthalts-, Begegnungs- und Grünfläche wieder zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung entfalten Parklets multidimensionale Synergieeffekte:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität: Sie schaffen (konsumfreie) Verweilbereiche im direkten Wohn- und Geschäftsumfeld und tragen zur Belebung von Quartiersstraßen bei.
- Verbesserung des Mikroklimas: Durch integrierte Pflanzbeete und Begrünungselemente wirken sie Hitzeinseln in dicht bebauten Quartieren entgegen.

- Multifunktionalität und Mobilitätsverknüpfung: Über die reine Verweilfunktion hinaus können Parklets funktionale Zusatzelemente wie Fahrradabstellanlagen, Mikromobilitäts-Sharing-Stationen, Tauschkisten, Bücherschränke oder Spielelemente integrieren. Sie unterstützen damit aktiv den Fuß- und Radverkehr.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei der Umsetzung ist das prozessuale Vorgehen. Parklets sollten nicht rein top-down verordnet werden, sondern als kooperatives Element der Bürgerbeteiligung verstanden werden:

- Initiierung & Kooperation: Einbindung lokaler Akteure (Anwohnende, ansässiges Gewerbe, Gastronomie) bereits in der Standortfindung.
- Pilotierungsansatz: Die temporäre Einrichtung von Parklets in einer ersten Pilotphase ermöglicht es, die Akzeptanz und Nutzung vor Ort risikoarm zu evaluieren, bevor dauerhafte bauliche Veränderungen vorgenommen werden.
- Kompensation und Kommunikation: Der Wegfall von Parkraum muss transparent kommuniziert und im Kontext des gesamtstädtischen Parkraummanagements (z. B. durch Quartiersgaragen oder die Reorganisation von Stellflächen) flankiert werden.

Shared Mobility

Shared Mobility bildet ein zentrales Bindeglied im modernen Umweltverbund. Ziel ist es, den Besitz eines eigenen Kraftfahrzeugs (Substitutionswirkung) durch flexible, bedarfsgerechte und geteilte Mobilitätsangebote überflüssig zu machen.

Die nachfolgenden Sharing-Formen werden im Regelfall nicht isoliert betrachtet, sondern systematisch an physischen Knotenpunkten – den sogenannten **Mobilitätsstationen**– sowie digital über regionale Mobilitätsplattformen gebündelt.

Bike-Sharing

Bike-Sharing bezeichnet die organisierte, meist kurzfristige Vermietung von Fahrrädern. Nutzerinnen und Nutzer können über eine Smartphone-App oder ein Terminal ein Fahrrad leihen und es nach der Fahrt wieder zurückgeben. Es dient als emissionsfreie Option für Kurzstrecken und schließt gezielt die Lücke der „Ersten und Letzten Meile“ zum klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Betriebssysteme im Vergleich:

- **Stationsbasiertes System:** Die Ausleihe und Rückgabe ist an fest installierte physische Stationen oder markierte virtuelle Zonen im öffentlichen Raum gebunden. Dies bietet eine hohe Ordnung im Stadtbild, da wildes Parken unterbunden wird, und erleichtert dem Betreiber die Wartung und Verteilung der Flotte.
- **Free-Floating-System (stationslos):** Die Fahrräder können innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes flexibel im öffentlichen Raum abgestellt und per GPS geortet werden. Dies erhöht die Flexibilität für die Nutzenden, birgt jedoch das Risiko von Konflikten auf Gehwegen durch unachtsam abgestellte Räder.

Differenzierung der Fahrzeugflotte:

- **Konventionelle Stadträder:** Muskelbetriebene, robuste Fahrräder, ideal für kurze, flache Distanzen im urbanen Raum.
- **Pedelecs (E-Bikes):** Fahrräder mit elektrischer Trittunterstützung bis 25 km/h. Sie erweitern den Einzugsbereich des Radverkehrs deutlich, da sie auch topografisch anspruchsvollere Strecken, längere Distanzen (z. B. für Pendler) oder Fahrten bei Gegenwind mühelos und ohne große körperliche Anstrengung ermöglichen.
- **Lastenräder (Cargo-Bikes):** Speziell konstruierte Fahrräder (oft mit E-Unterstützung) mit einer Transportbox. Sie eignen sich für den Transport von Einkäufen, Gepäck oder Kindern und bieten eine direkte Alternative zum Pkw für alltägliche Erledigungen.

Carsharing (Organisierte Fahrzeugnutzung)

Carsharing ist die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen auf Basis einer Rahmenvereinbarung. Im Gegensatz zur klassischen Autovermietung ist die Anmietung auch für sehr kurze Zeiträume (stunden- oder minutenweise) und rund um die Uhr vollautomatisch möglich. Es richtet sich an Haushalte und Gewerbetreibende, die nur unregelmäßig ein Auto benötigen.

Betriebsformen im Vergleich:

- **Stationsbasiertes Carsharing:** Jedes Fahrzeug hat einen festen, reservierten Stellplatz (oft an einer Mobilitätsstation). Die Fahrt beginnt und endet zwingend an diesem Stellplatz. Diese Form bietet maximale Buchungsverlässlichkeit (Planbarkeit für wichtige Termine oder Wochenendausflüge) und ist extrem flächeneffizient, da ein festes Carsharing-Auto nachweislich bis zu 20 private Pkw ersetzen kann.
- **Free-Floating-Carsharing:** Die Fahrzeuge sind frei im Stadtgebiet verteilt und können per App geortet, spontan angemietet und auf jedem legalen Parkplatz innerhalb des Geschäftsgebietes wieder abgestellt werden. Dieses System eignet sich besonders für spontane Einwegfahrten im hochverdichteten urbanen Raum, hat jedoch eine geringere verkehrsentlastende Wirkung als das stationsbasierte Modell.
- **Kombinationsmodelle (Hybrides Carsharing):** Verbindet die Vorteile beider Welten, indem stationsbasierte Fahrzeuge für geplante Fahrten durch eine Flotte flexibler Free-Floating-Fahrzeuge ergänzt werden.
- **Antriebstechnologie:** Zur Unterstützung der lokalen Klimaziele werden Carsharing-Fahrzeuge bevorzugt als batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) betrieben. Dies setzt voraus, dass die Stellplätze an den Mobilitätsstationen direkt mit öffentlicher Ladeinfrastruktur gekoppelt sind.

Ridesharing und On-Demand-Mobilität

Diese Kategorie umfasst Systeme, bei denen Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Pkw oder Kleinbusse) gemeinschaftlich genutzt werden. Ziel ist es, den Besetzungsgrad von Fahrzeugen (der im Berufsverkehr oft bei unter 1,2 Personen pro Pkw liegt) zu erhöhen, Leerfahrten zu minimieren und bestehende Netzkapazitäten effizienter zu nutzen.

Ridesharing (Mitfahrsysteme / Fahrgemeinschaften):

- **Was es ist:** Hierbei teilen sich Personen, die ein ähnliches Start- und Zielgebiet haben, eine Fahrt in einem privaten Pkw. Der Fahrer nimmt andere Personen auf einer ohnehin geplanten Route mit (z. B. klassische Pendler-Fahrgemeinschaften).

- **Analoge Vermittlung (Mitfahrbänke):** Eine im öffentlichen Raum aufgestellte, auffällig gestaltete Bank mit Richtungsanzeigern. Personen signalisieren durch das Hinsetzen und Einstellen des Ziels ihren Mitfahrwunsch. Autofahrende, die in dieselbe Richtung fahren, können spontan anhalten und die Person mitnehmen. Dies ist ein besonders im ländlichen Raum beliebtes, niederschwelliges und solidarisches Angebot.
- **Digitale Vermittlung (Mitfahr-Apps):** Plattformen vermitteln Fahrten in Echtzeit oder im Voraus zwischen privaten Fahrern und Mitfahrern, oft inklusive automatischer Kostenaufteilung.

On-Demand-Verkehr (Bedarfsgesteuerter ÖPNV / Ridepooling):

- **Was es ist:** Ein flexibler, digital gesteuerter Fahrdienst ohne starren Fahrplan und feste Linienwege. Fahrgäste mit ähnlichen Routenwünschen werden von einem Algorithmus automatisch in ein gemeinsames Fahrzeug (meist barrierefreie Kleinbusse oder Vans) gebündelt („Pooling“).
- **Funktionsweise:** Die Buchung erfolgt flexibel per App oder Telefon. Das Fahrzeug steuert keine festen Bushaltestellen an, sondern nutzt ein dichtes Netz aus physischen oder virtuellen Haltepunkten (z. B. Straßenkreuzungen), die für den Fahrgast in wenigen Schritten erreichbar sind.
- **Rolle im ÖPNV:** On-Demand-Verkehre dienen als Zubringer zum übergeordneten Schienen- und Busnetz, insbesondere in Zeiten schwacher Nachfrage (Rand- und Nachtzeiten) oder zur Erschließung dünn besiedelter ländlicher Räume, in denen der Betrieb klassischer Linienbusse wirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll ist.

Ladeinfrastruktur

Die bedarfsgerechte Bereitstellung von Ladeinfrastruktur bildet das verkehrstechnische Rückgrat der Elektromobilität und ist eine fundamentale Säule moderner, zukunftsorientierter Stadt- und Verkehrsplanung. Für eine strategische Raum- und Netzplanung wird die Ladeinfrastruktur im Wesentlichen in zwei funktionale Kategorien unterteilt:

- **AC-Normalladepunkte (Wechselstrom, bis 22 kW):** Diese sind primär für Standorte mit längeren Fahrzeugstandzeiten (Schnittstelle zum ruhenden

Verkehr) konzipiert. Typische Einsatzbereiche sind Wohnquartiere – insbesondere zur Versorgung von Haushalten ohne eigenen privaten Stellplatz („Laternenparker“) –, Arbeitsstätten sowie Park-and-Ride-Anlagen. Sie eignen sich zudem ideal für die Elektrifizierung von stationsbasierten Carsharing-Flotten.

- **DC-Schnellladepunkte (Gleichstrom, ab 50 kW bis hin zu High-Power-Charging mit über 150 kW):** Diese hochleistungsfähige Infrastruktur ist auf kurze, effiziente Ladevorgänge im fließenden Verkehr ausgelegt. Die Platzierung erfolgt vorzugsweise entlang des übergeordneten Straßennetzes (z. B. Autobahnen, Bundesstraßen) sowie an zentralen Versorgungspunkten wie Einkaufszentren, Tankstellen oder stark frequentierten Mobilitätsknotenpunkten.

Aus planerischer Sicht ist eine unkoordinierte, punktuelle Verteilung von Ladesäulen im öffentlichen Raum zu vermeiden. Stattdessen empfiehlt sich eine systematische Bündelung an definierten Mobilitätsstationen. Dies schont die städtebauliche Qualität, sichert die Einhaltung barrierefreier Restgehwegbreiten, erleichtert den Netzanschluss für die Energieversorger und verknüpft den Ladevorgang direkt mit attraktiven Umstiegsmöglichkeiten auf andere umweltfreundliche Verkehrsträger.

2.5 Kooperationen in der Region

AktivRegion Schleswig-Holstein

Mit Hilfe einer Bottom-up-Initiative können Menschen der ländlichen Regionen Schleswig-Holsteins für ihren Ort Ideen entwickeln und durch Fördermittel der AktivRegion Schleswig-Holstein mit Unterstützung des Ministeriums für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz Schleswig-Holstein umsetzen [11]. Über die AktivRegion werden Projekte gefördert, die den ländlichen Raum zukunftsfähig gestalten und die Lebensqualität, Wirtschaftskraft und Gemeinschaft verbessern. AktivRegionen sind als Vereine in lokalen Aktionsgruppen organisiert.

NAH.SH GmbH

Die NAH.SH GmbH ist in Schleswig-Holstein für die Planung, Organisation und die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie für die Koordination und nachhaltige Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilität zuständig [12]. Als Aufgabenträgerschaft für das Land Schleswig-Holstein organisiert die NAH.SH den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und fördert die Intermodalität im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), in dem sie beispielsweise den SPNV mit dem Busverkehr oder Bike+Ride-Systemen verknüpft, bei der Errichtung von Mobilitätsstationen und barrierefreien Haltestellen unterstützt sowie Angebote für bedarfsgesteuerte Verkehre (On-Demand-Angebote) einrichtet. Die NAH.SH bietet eine Vielzahl von Angeboten rund um das Thema Mobilität im Zusammenhang mit dem ÖPNV und stehen den Gemeinden zu diesen Themen beratend zur Verfügung.

RAD-SH

Im Jahr 2017 wurde die kommunale Arbeitsgemeinschaft *RAD.SH e.V.* zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein gegründet. [13] Den ursprünglich zehn Gründungsmitgliedern haben sich mittlerweile alle Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein, eine Vielzahl von einzelnen Kommunen sowie die KielRegion angeschlossen. RAD.SH hat sich zur Aufgabe gemacht, Mitglieder mit einer Fördermittel- und Planungsberatung betreffend dem Fuß- und Radverkehr durch persönliche Beratungen, Fachinformationen in Form von Infosheets, Broschüren und Newslettern, Veranstaltungen und Fortbildungen sowie Materialien (z.B. Radzählgeräte, Materialien für Öffentlichkeitsarbeit) zu unterstützen. Auch Erfahrungsaustausch und Vernetzung für die Mitglieder stehen für die RAD.SH im Vordergrund und wird durch diese durchgeführt. Die RAD.SH fungiert als Bindeglied zwischen den Gemeinden, Städten, Kreisen und dem Land Schleswig-Holstein.

Friedrichstadt ist bisher nicht der Arbeitsgemeinschaft angeschlossen. Übergeordnet ist der Kreis Nordfriesland und das Amt Nordsee-Treene Mitglied der RAD-SH.

3 BESTANDS- UND DEFIZITANALYSE

Eine Bestands- und Defizitanalyse ist ein wesentlicher Schritt im Rahmen der Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes. Sie umfasst die systematische Erfassung und Bewertung des aktuellen Zustandes (Bestand) sowie die Identifikation von Schwachstellen und Mängeln (Defizite) im Verkehrsnetz und der Verkehrsinfrastruktur.

3.1 Strukturdaten und Lage im Raum

Die Stadt Friedrichstadt befindet sich im südlichen Teil des Kreises Nordfriesland in Schleswig-Holstein. Sie bildet eine Verwaltungsgemeinschaft mit dem Amt Nordsee-Treene, welches auch die Verwaltungsgeschäfte der Stadt führt, während sich der Hauptsitz der Amtsverwaltung im nahegelegenen Mildstedt befindet. Die Stadt Husum (Mittelzentrum) und die Stadt Tönning (Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums) übernehmen eine wichtige überregionale Versorgungsfunktion für die Stadt Friedrichstadt und ihre Umlandgemeinden. Die Stadt Flensburg sowie die Landeshauptstadt Kiel sind als Oberzentren funktional. [14].

Die Entfernung zum Oberzentrum Flensburg beträgt in etwa 50 Kilometer, zum Mittelzentrum Husum etwa 17 Kilometer und zum Unterzentrum Tönning etwa 15 Kilometer. Die Abbildung 3.1 zeigt die Lage der Stadt Friedrichstadt im Raum Nordsee-Treene.

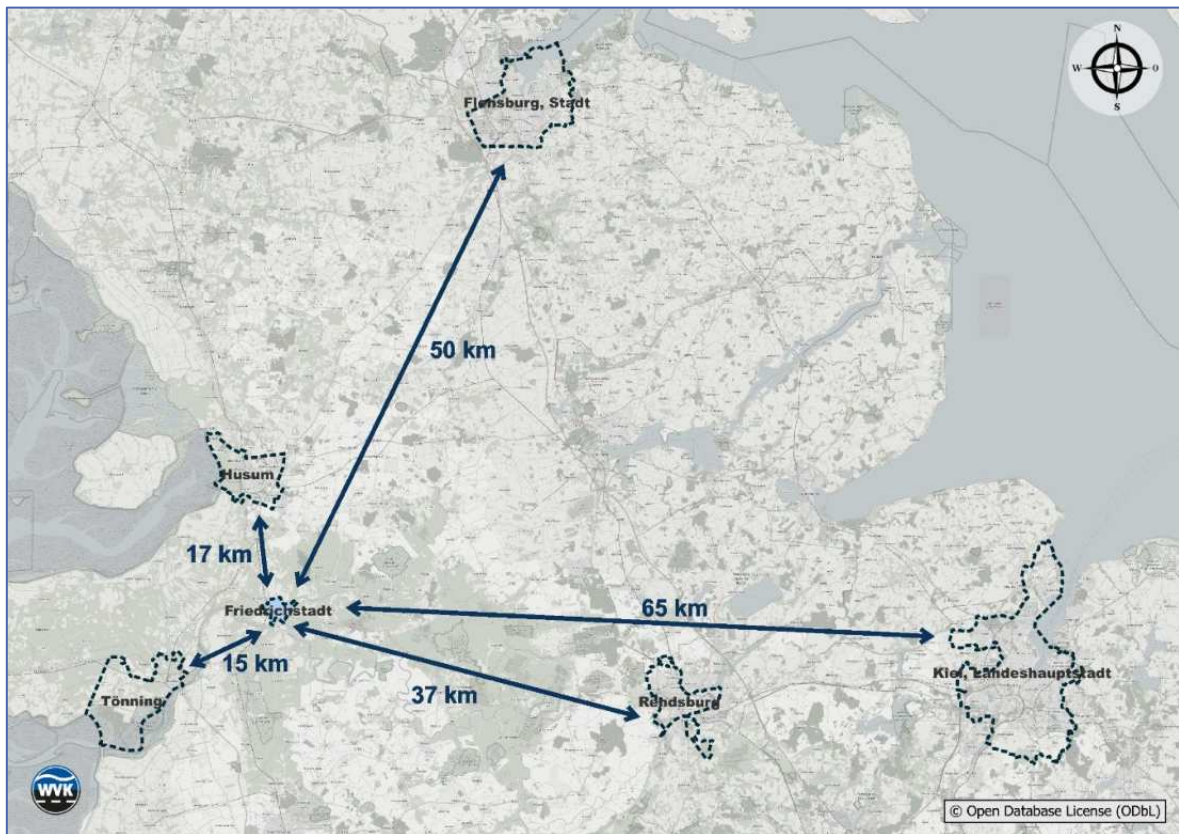


Abbildung 3.1: Übersichtskarte regionale Lage von Friedrichstadt

Die Stadt Friedrichstadt ist als städtebauliche Planstadt konzipiert und weist keine weiteren Orts- bzw. Stadtteile auf. Auf einer Fläche von etwa 4,0 km² leben in der Stadt 2.563 Personen (Stand 2024) [15]. Die Bevölkerungsanzahl insgesamt zeigt sich im letzten Jahrzehnt auf einem relativ stabilen Niveau.

Geografisch ist Friedrichstadt durch seine markante Lage am Zusammenfluss von Eider und Treene geprägt. Die historischen Bauten der niederländischen Backsteinrenaissance, die symmetrisch angelegten Grachten und die historischen Plätze im Stadtgebiet verleihen der Planstadt ihren Charakter. Durch dieses malerische Erscheinungsbild – oft auch als „Holländerstädtchen“ bezeichnet – sowie das Angebot an Grachtenfahrten und das Treene-Freibad nimmt Friedrichstadt eine herausragende und entscheidende Rolle für den Tourismus in der Region ein. Ergänzend haben sich zahlreiche Beherbergungsbetriebe, Gastronomie sowie touristische und kulturelle Dienstleistungsunternehmen im Stadtgebiet angesiedelt, um das ansprechende Angebot für Einheimische und Besuchende abzurunden.

3.1.1 Einrichtungen der Daseinsvorsorge

Im Rahmen der Aufnahme und Analyse des Bestandsnetzes wurden zunächst wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet identifiziert. Hierbei wurden maßgeblich verkehrserzeugende Einrichtungen der täglichen Daseinsvorsorge wie beispielsweise der medizinischen Versorgung, Freizeiteinrichtungen, Schul- und Kitastandorte, Einkaufsmöglichkeiten sowie Gewerbestandorte in ihrer Lage betrachtet und in einer Übersichtskarte aufgenommen. Mit Hilfe derer können elementare Wegeverbindungen hergeleitet werden. Die medizinische Versorgung erfolgt über im Stadtgebiet ansässige allgemeinmedizinische, internistische sowie zahnärztliche Arztpraxen. Die Grundschule an der Treene befindet sich zentral gelegen im Bereich zwischen der *Ostdeutschen Straße* und dem *Großen Garten*. In unmittelbarer Nachbarschaft hierzu sowie im weiteren Stadtgebiet sind die Betreuungseinrichtungen wie die ADS-Kita *Brückenstraße*, die ADS-Kita *Großer Garten* und das ADS-Krippenhaus *Doesburger Straße* angesiedelt, ergänzt durch die Dänische Kindertagesstätte (*Frederiksstad Børnehave*) in der Treenesiedlung.

Die historische Innenstadt – insbesondere rund um den Marktplatz und die *Prinzenstraße* – bündelt eine Vielzahl an touristischen und alltäglichen Angeboten, darunter verschiedene Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomiebetriebe, Dienstleistende sowie kulturelle Einrichtungen wie das Museum „Alte Münze“ und die Stadtbücherei. Einrichtungen zur Nahversorgung (Lebensmittel-Discounter, Supermärkte) sowie die Postdienstleistungen und weitere Gewerbebetriebe konzentrieren sich vor allem entlang der Haupteerschließungsachsen an den Stadträndern. Für sportliche und gesellschaftliche Aktivitäten stehen den Bürgerinnen und Bürgern sowie Vereinen die örtlichen Sportanlagen und Mehrzweckhallen zur Verfügung. Als zentrale, grüne Oasen mit hoher Aufenthaltsqualität im direkten Umfeld der historischen Grachten dienen unter anderem kleinere Parkbereiche sowie ufernahe Promenadenbereiche an Eider und Treene, die sowohl von der lokalen Bevölkerung als auch von touristischen Gästen intensiv zur Naherholung genutzt werden.

Zusammenfassend konzentrieren sich die Einrichtungen der täglichen Daseinsvorsorge maßgeblich auf den historischen Stadtkern, während sich die touristischen Quell- und Zielverkehre vor allem auf das historische Holländerquartier mit seinen Grachten, den Marktplatz und die Beherbergungs- sowie Campingplatzangebote am Wasser verteilen. Die maßgebenden verkehrserzeugenden Einrichtungen sind dem folgenden Übersichtslageplan der Abbildung 3.2 zu entnehmen.

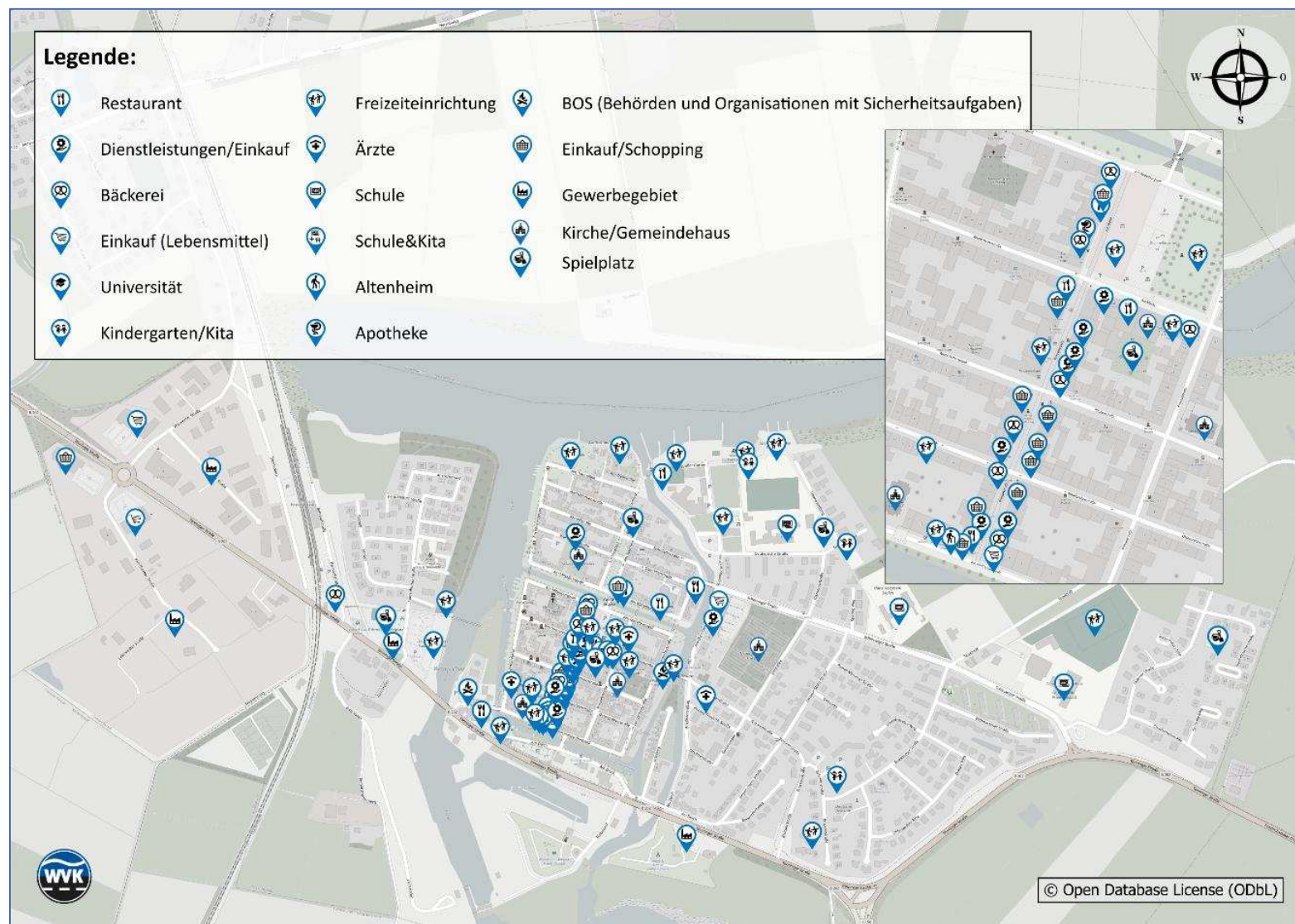


Abbildung 3.2: Räumliche Verteilung der Einrichtungen der Daseinsvorsorge

3.2 Unfallanalyse

Die Registrierung von Unfallpunkten liefert wichtige Hinweise auf Defizite im bestehenden Streckennetz. Sie stellt somit eine bedeutende Grundlage bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und Straßenabschnitten dar. Aus der Bewertung von Defiziten lassen sich wiederum Maßnahmen baulicher sowie verkehrsrechtlicher Art herleiten, die der Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden dienen sollen.

Die Kartierung von Unfällen erfolgt durch die *Statistischen Ämter des Bundes und der Länder* [16]. Registriert werden alle Unfälle mit Personenschaden, bei denen die Polizei hinzugezogen wurde. Die tatsächlichen Unfallzahlen liegen demzufolge höher. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die wichtigsten Unfallhäufungsstellen durch die Daten bekannt sind, da zu erwarten ist, dass sich meldepflichtige und nicht meldepflichtige Unfälle an den gleichen Punkten im Straßennetz ereignen.

Die Anzahl der registrierten Unfälle im Betrachtungsgebiet der Stadt Friedrichstadt liegt im Untersuchungszeitraum der Jahre 2022 bis 2024 bei insgesamt 11 (3 Unfälle im Jahr 2022; 3 Unfälle im Jahr 2023; 5 Unfälle im Jahr 2024). Die Abbildung 3.3 zeigt die Unfallorte im Stadtgebiet sowie die zugehörigen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.

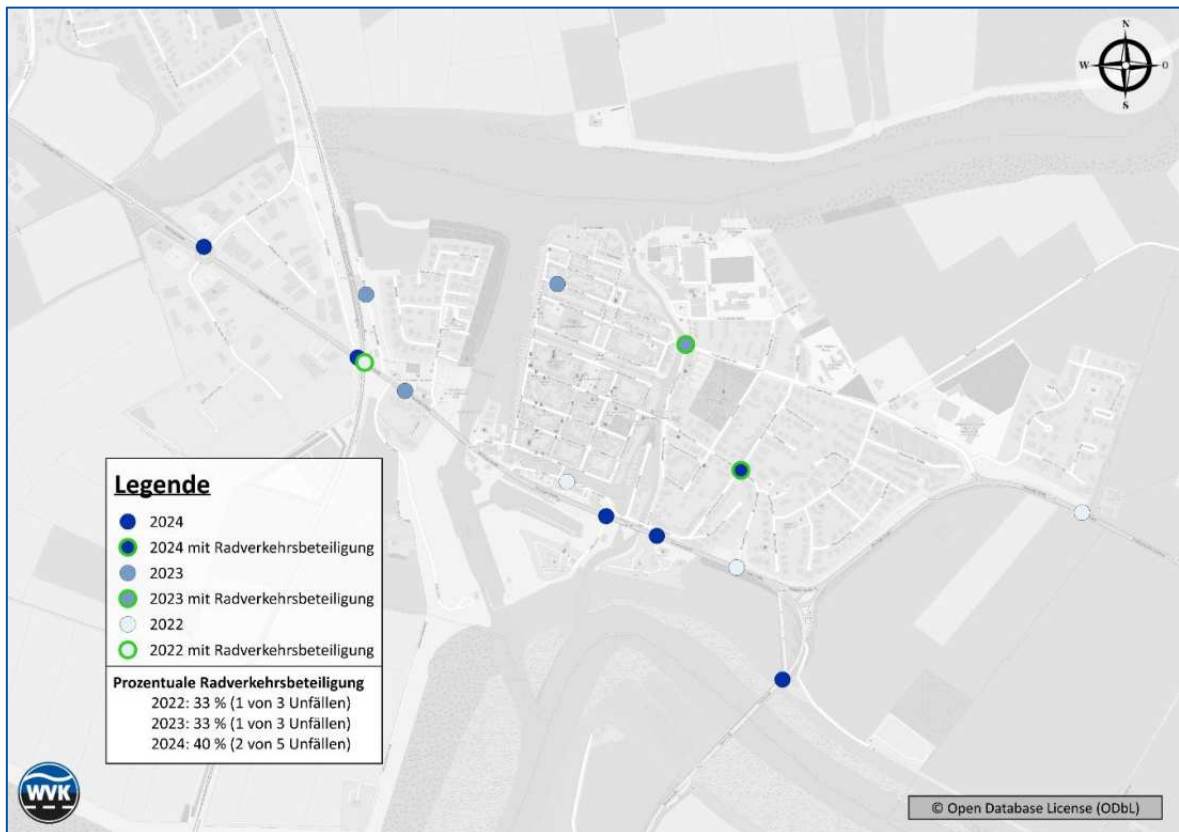


Abbildung 3.3: Unfallstellen im Betrachtungsraum Friedrichstadt 2022-2024

Im Betrachtungsraum lag der Anteil der Radverkehrsbeteiligung im Jahr 2022 bei ca. 33 % (1 von 3 Unfällen), im Jahr 2023 ebenfalls bei ca. 33 % (1 von 3 Unfällen) und im Jahr 2024 bei 40 % (2 von 5 Unfällen). Das Unfallgeschehen weist somit über die Jahre eine relativ konstante, jedoch im Verhältnis auf hohem Niveau verbleibende Beteiligung des Radverkehrs auf. Über den gesamten Dreijahreszeitraum hinweg ist bei mehr als einem Drittel aller erfassten Unfälle (ca. 36 %) der Radverkehr involviert.

Die räumliche Kartierung zeigt sehr deutlich, dass sich das Unfallgeschehen auf den Verlauf der übergeordneten *Bundesstraße 202* konzentriert, die sich als Hauptverkehrsachse von Nordwesten nach Südosten durch den Planungsraum zieht:

- Bereich Bahntrasse / *Bahnhofstraße* (Westen): Hier kam es im unmittelbaren Umfeld der Schienenquerung und der Einmündungen zu einer Konzentration von insgesamt 4 Unfällen über alle drei Jahre hinweg, wobei einer davon eine Radverkehrsbeteiligung aufweist.
- Bereich Brückenbauwerke / *Am Deich* (Süden): Ein weiterer Schwerpunkt liegt entlang der Brückenrampen und der Einmündung in Richtung Innenstadt, wo sich insbesondere im Jahr 2024 die Unfälle (ohne Radverkehr) häuften.

Abseits der Bundesstraße kommt es im eigentlichen Stadtgebiet von Friedrichstadt nur zu sehr vereinzelt Unfallereignissen. Im geschwindigkeitsreduzierten historischen Holländerquartier ist im gesamten Zeitraum lediglich ein einzelner Unfall (im Jahr 2023) verzeichnet. Im Wohnquartier östlich der Grachten, das stark durch Schul- und Kitastandorte geprägt ist, wurden im Übergangsbereich sowie im Umfeld des „Großen Gartens“ zwei vereinzelt Unfälle registriert – diese jedoch jeweils mit Radverkehrsbeteiligung (2022/2023 und 2024).

Unfallhäufungsstellen werden bundeseinheitlich definiert. Gemäß dem FGSV Merkblatt *M Uko 2012* [1] liegt innerorts eine Unfallhäufungsstelle vor, wenn fünf Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten oder fünf Unfälle mit Personenschaden ohne Berücksichtigung der Unfalltypen in 36 Monaten (an Knotenpunkten Längenausdehnung 50 m entlang der Fahrbahnachse oder 25 m entlang des Fahrbahnrandes; auf freier Strecke max. 50 m ab Knoteneinfluss) vorliegen.

Nach der o.g. Definition gibt es in Friedrichstadt keine Unfallhäufungsstellen oder unfalltechnisch auffälligen Bereiche. Weder die Lage noch die Anzahl der Unfälle lassen auf wiederkehrende Unfallgeschehnisse im Betrachtungsraum schließen.

3.3 Kfz-Verkehr

3.3.1 Straßenklassifizierung

Die Stadt Friedrichstadt liegt an der Westküste Schleswig-Holsteins im südlichen Teil des Kreises Nordfriesland. Die verkehrliche Anbindung der Stadt an das überregionale Straßennetz wird im Wesentlichen durch die *Bundesstraßen B 5* und *B 202* geprägt. Die *B 5* verläuft östlich des Stadtgebietes in Nord-Süd-Richtung und bildet eine bedeutende Achse zwischen Husum und Heide.

Die *B 202 (Tönninger Straße)* durchquert Friedrichstadt von West nach Ost und bindet das Gebiet in Richtung Tönning sowie weiter westlich in Richtung der Halbinsel Eiderstedt an. In östlicher Richtung gewährleistet die *B 202* eine Verbindung zu den zentralen Orten der schleswig-holsteinischen Binnenregion. Durch ihre Schnittstelle mit der *B 5* fungiert sie als wichtige Querverbindung im regionalen Verkehrsnetz. Südlich von Friedrichstadt mündet die von Süden kommende *L 156* in die *B 202*.

Die Abbildung 3.4 zeigt die erschließenden klassifizierten Straßen sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden von Friedrichstadt.

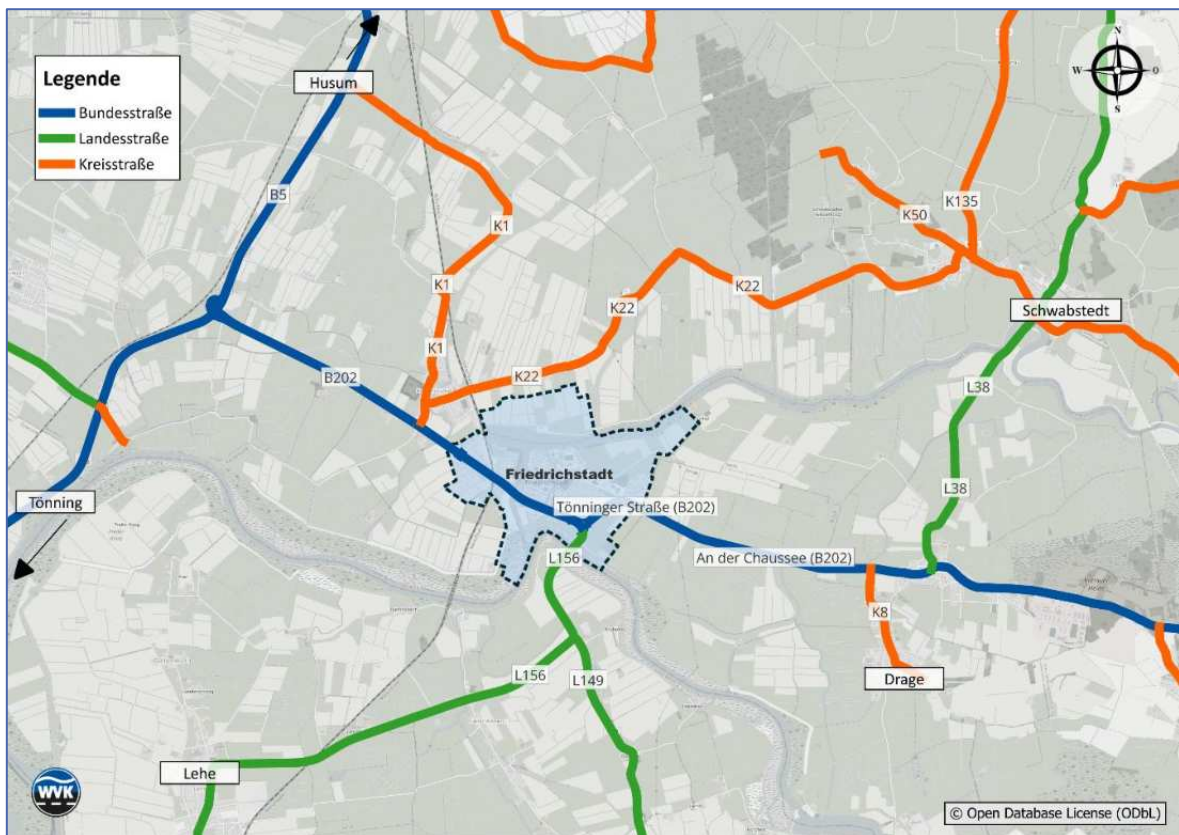


Abbildung 3.4: Straßenklassifizierung für den Kfz-Verkehr

3.3.2 Führungsformen

Auf den außerörtlichen Zulaufstrecken im direkten Umfeld von Friedrichstadt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Hapterschließungsachsen bereits vor den Ortseingängen reduziert. So wird der Kfz-Verkehr auf der Bundesstraße B 202 aus Richtung Osten kommend im Übergangsbereich auf 70 km/h (außerorts) herabgeregelt, um einen sicheren Geschwindigkeitsübergang in den städtischen Raum zu gewährleisten. Abseits der Hauptverkehrsachsen und der geschlossenen Bebauung ist das Umland von Friedrichstadt stark durch die landwirtschaftlich geprägte Marschlandschaft charakterisiert, deren erschließende Wirtschaftswege teilweise nur für den landwirtschaftlichen Verkehr oder für Anlieger freigegeben sind.

Innerhalb der Ortstafeln wird der Kfz-Verkehr auf den übergeordneten Hauptverkehrsachsen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von innerörtlichen 50 km/h geführt. Dies betrifft im Fokusraum primär den Verlauf der B 202, die als

südliche Umgehungs- und Verbindungsachse dient, sowie die Erschließungsstraßen im Gewerbe- und Mischgebiet westlich der Bahntrasse.

Abseits dieser verkehrswichtigen Hauptachsen ist das gesamte restliche Stadtgebiet konsequent verkehrsberuhigt gestaltet. Sowohl das sensible, engmaschige Straßennetz des historischen Stadtkerns (Holländerquartier) als auch die östlichen Wohngebiete (im Umfeld der Schul- und Kitastandorte am Großen Garten) sowie die Treenesiedlung im Westen sind flächendeckend als 30-Zone ausgewiesen. Dies minimiert das Konfliktpotential zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuß- sowie Radverkehr im innerstädtischen Raum erheblich. Die Abbildung 3.5 zeigt die Übersicht der straßenverkehrsrechtlichen Kfz-Führungsformen für den betrachteten Fokusraum Friedrichstadt.

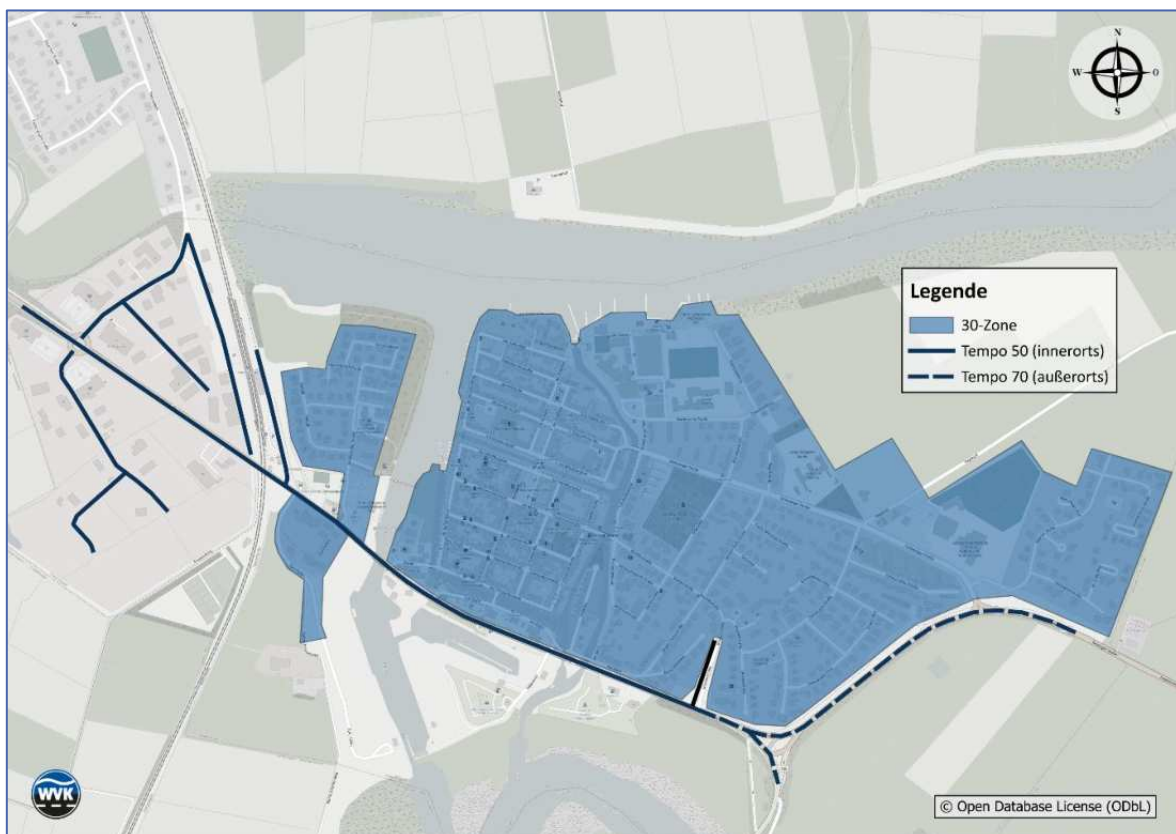


Abbildung 3.5: Übersicht der straßenverkehrsrechtlichen Kfz-Verkehrsführung

3.3.3 Kfz-Verkehrsaufkommen

Verkehrsanalyse 2026

Zur Ermittlung des Verkehrsgeschehens wurden am Dienstag, den 31. März 2026 durch die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH automatische Verkehrserhebungen gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 2012* [4] durchgeführt.

Die Darstellung der Zählstellen der durchgeführten Verkehrserhebungen in der Stadt Friedrichstadt ist der folgenden Abbildung zu entnehmen: Die Tagesganglinien jeder Zählstelle sind in **Anlage 1** verfügbar.

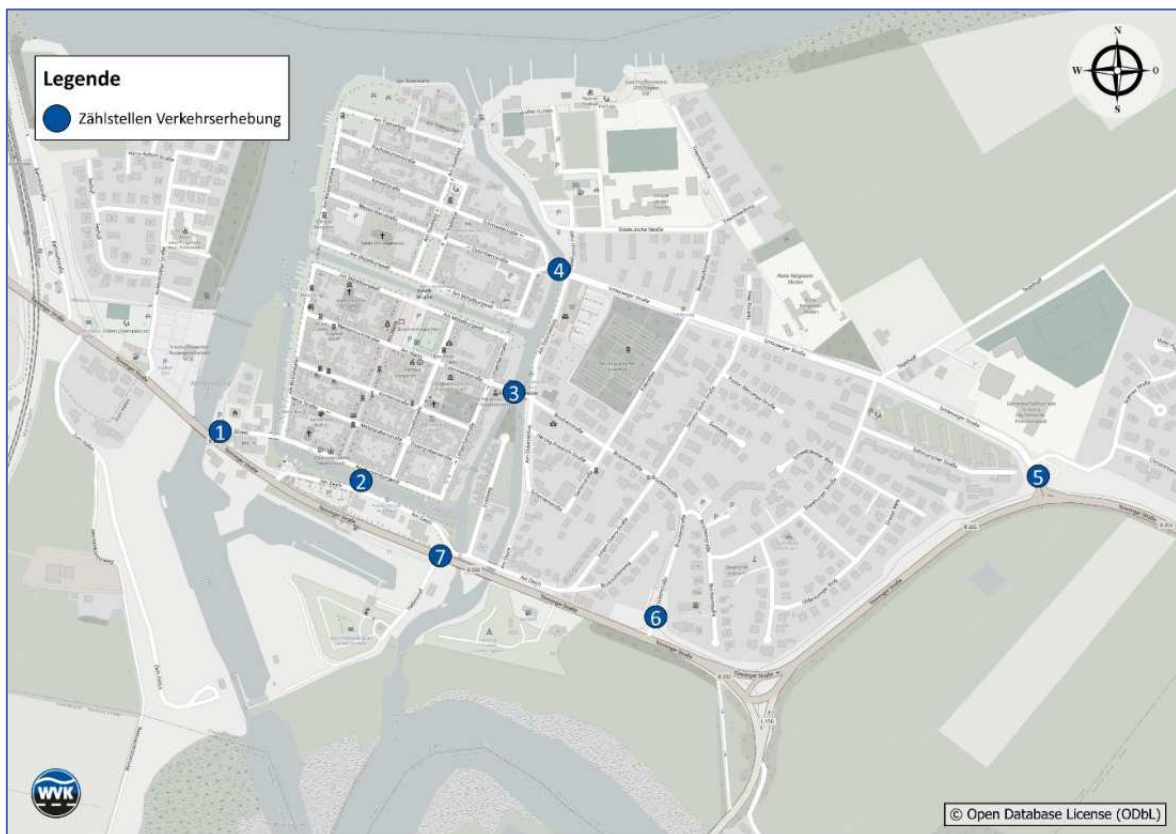


Abbildung 3.6: Übersichtslageplan der Zählstellen

Bei der Interpretation der Erhebungsdaten sind wesentliche kalendarische und witterungsbedingte Sondereinflüsse zu berücksichtigen. Der Erhebungstag fiel auf den Dienstag der Karwoche und lag damit in der ersten Woche der schleswig-holsteinischen Osterferien. Infolgedessen ist von einem deutlich reduzierten schulspezifischen Verkehrsaufkommen (kein regulärer Bring- und Holverkehr an Schulen) sowie einem verringerten Berufs- und Pendlerverkehr im Stadtgebiet auszugehen. Demgegenüber stand aufgrund der bevorstehenden Osterfeiertage ein

bereits spürbarer Freizeit- und Urlaubsreiseverkehr im Umfeld der historischen Altstadt.

Die Witterung am Erhebungstag war durch kühles, unbeständiges Frühjahrs Wetter mit zeitweisen Schauern und böigem Nordwestwind charakterisiert. Diese nasskalten Bedingungen dämpften insbesondere das Aufkommen des unmotorisierten Individualverkehrs (Rad- und Fußverkehr) im Vergleich zu einer Erhebung unter durchschnittlichen, trockenen Frühlingsbedingungen. Die Zählergebnisse stellen somit eine spezifische Momentaufnahme im Übergang von der Nebensaison zur touristischen Ostersaison unter feriengeprägten und witterungsbedingt eingeschränkten Bedingungen dar.

Als Zeitraum der Verkehrserhebung wurde gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [17] ein Betrachtungszeitraum von 24 Stunden ausgewertet. Die Verkehrsstärken des 24-stündigen Erhebungszeitraumes der Straßenquerschnitte werden als Kraftfahrzeuge [Kfz/24h] und dem anteiligen absoluten Schwerverkehr über 3,5 t [SV/24h] dargestellt.

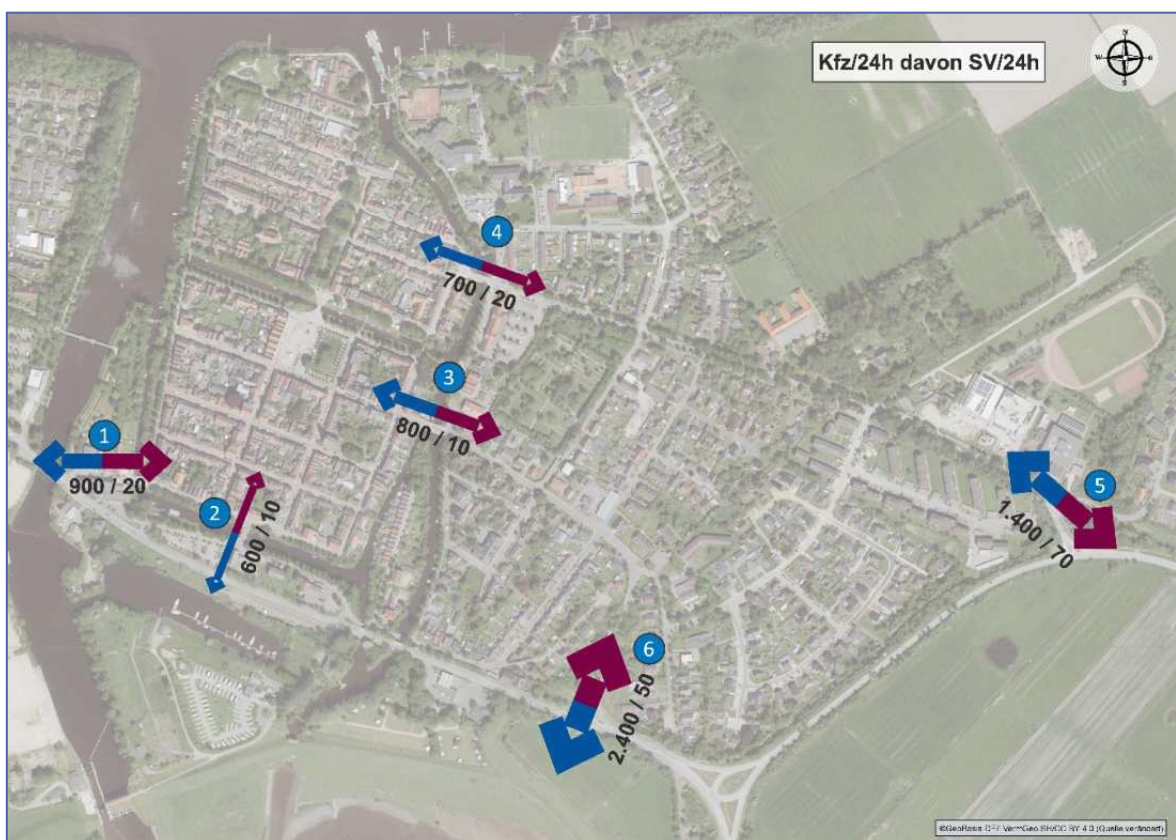


Abbildung 3.7: Analyse 2026 – Erhebungszeiträume (24 Stunden)

Die räumliche Verteilung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) verdeutlicht die Rolle der *Brückenstraße* für das Friedrichstädter Verkehrsnetz. Als direkte südliche Stadteinfahrt nimmt die Zählstelle 6 den von der *Tönninger Straße B 202* kommenden Verkehr auf. Die DTV-Werte zeigen hier das mit Abstand größte Verkehrsaufkommen im gesamten Untersuchungsgebiet, welches zudem durch einen markanten Anteil an Schwerverkehr (SV) gekennzeichnet ist.

Im direkten Gegensatz zu dieser hochbelasteten südlichen Einfallstraße weisen die übrigen Zählstellen im Stadtgebiet ein sehr homogenes, niedriges bis moderates DTV-Niveau auf. Sowohl am westlichen Stadteingang (Zählstelle 1) als auch an den innerstädtischen Erschließungsachsen im historischen Kern (Zählstellen 2, 3 und 4) ist das tägliche Verkehrsaufkommen gering und der Schwerverkehrsanteil nahezu vernachlässigbar. Einzig die *Schleswiger Straße* im Nordosten (Zählstelle 5) zeigt als östliche Zufahrt ein leicht erhöhtes, jedoch für eine Haupteerschließungsstraße weiterhin absolut verträgliches Verkehrsaufkommen.

Bemessungsverkehrsstärke MSV, MSV_{SV}

Gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [17] kann die aus den Viertelstundenintervallen eines Zähltages hergeleitete Spitzenstunde als Bemessungsverkehrsstärke MSV mit ausreichender Genauigkeit herangezogen werden. Die Verkehrsstärke der morgendlichen Spitzenstunde fällt dabei bis zu 20 % niedriger aus als die Verkehrsstärke der nachmittäglichen Spitzenstunden.

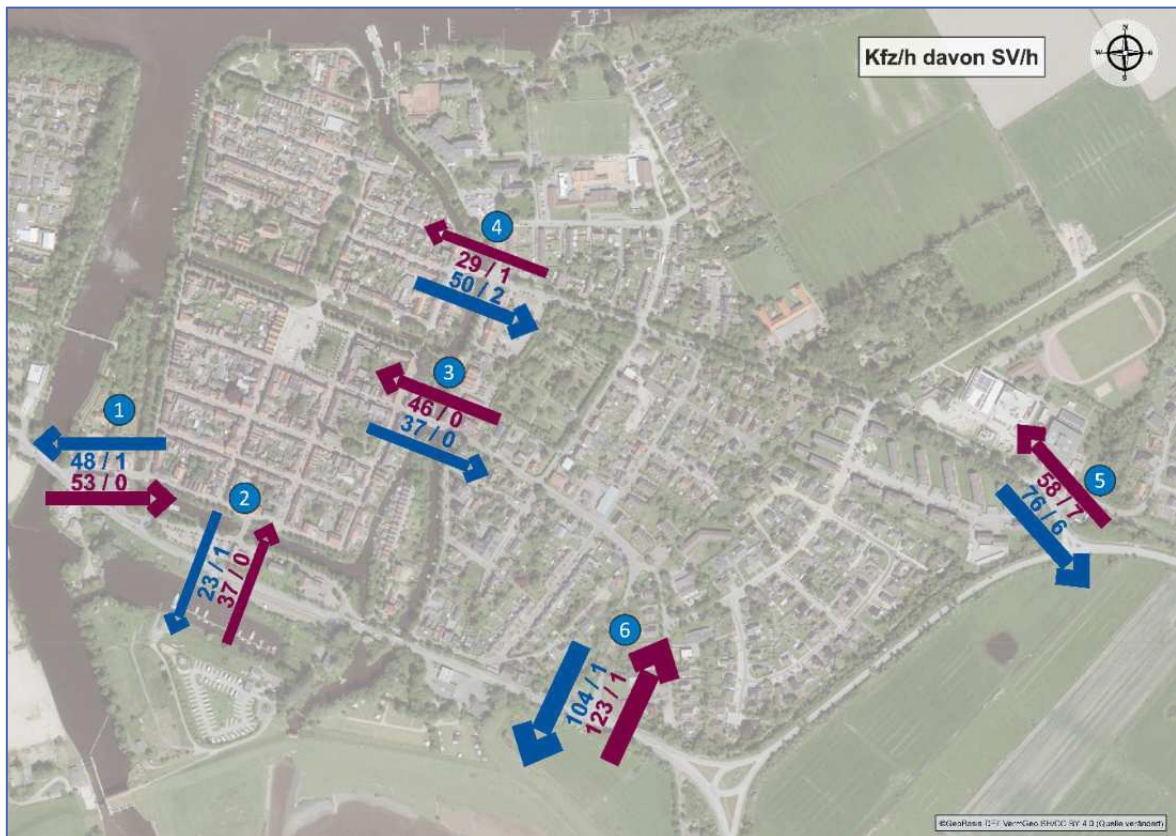


Abbildung 3.8: Analyse 2026 – Maßgebliche Spitzenstunde

Die Analyse der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (MSV) liefert ein detailliertes Bild über die Belastungsspitzen und die vorherrschenden Richtungsverkehre zu den Hauptverkehrszeiten. Im innerstädtischen Bereich (Zählstellen 1 bis 4) liegen die stündlichen Verkehrsstärken in der maßgeblichen Spitzenstunde fast durchweg unter 100 Kfz/h im gesamten Querschnitt. An der inneren Querungsachse der *Ostermarktstraße* (Zählstelle 3) zeigt sich in der Spitze ein leicht dominierender Richtungsverkehr nach Westen (46 Kfz/ gegenüber 37 Kfz/h nach Osten), während an der nördlichen Erschließungsachse (Zählstelle 4) der Verkehr stadtauswärts mit 50 Kfz/h überwiegt.

An den beiden großen Stadteingängen treten die stündlichen Belastungsspitzen deutlich markanter hervor. Während die östliche *Schleswiger Straße* (Zählstelle 5) in der Spitzenstunde einen spürbaren Auspendlerstrom verzeichnet (76 Kfz/h stadtauswärts gegenüber 58 Kfz/h stadteinwärts), bildet die *Brückenstraße* (Zählstelle 6) den absoluten Peak des gesamten Netzes. Hier treffen in der maßgebenden Stunde verhältnismäßig hohe Kfz-Zahlen auf (mit Spitzenwerten von 104 Kfz/h in der einen und 123 Kfz/h in der Gegenrichtung). Dies verdeutlicht, dass die *Brückenstraße* als Hauptnadelöhr der Stadt fungiert, an dem die verkehrlichen Anforderungen von ÖPNV, Lieferverkehr und MIV auf engem Raum aufeinandertreffen.

3.3.4 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr stellt in Friedrichstadt eine der größten städtebaulichen und verkehrsplanerischen Herausforderungen dar. Aufgrund des historischen, im 17. Jahrhundert nach niederländischem Vorbild geplanten Stadtgrundrisses („Holländerstadt“) sind die Straßenräume im Kernbereich extrem schmal. Dies führt zu einer dauerhaften Nutzungskonkurrenz zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr, dem fließenden Fuß- und Radverkehr sowie den Anforderungen an die Barrierefreiheit und den Denkmalschutz.

Im Bereich des historischen Holländerquartiers (rund um den Marktplatz, die *Prinzenstraße* und die angrenzenden Straßen) ist der Straßenraum stark begrenzt. Das weitgehend unregulierte oder intensiv genutzte Parken am Fahrbahnrand verringert die nutzbaren Breiten für den Fuß- und Radverkehr erheblich. Dies beeinträchtigt insbesondere die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen auf den historischen Pflasterungen und schränkt die Sichtbeziehungen an engen Einmündungen und Brückenquerungen ein.

Als bedeutender touristischer Anziehungspunkt in Schleswig-Holstein verzeichnet Friedrichstadt insbesondere in den Sommermonaten und an Wochenenden ein extrem hohes Aufkommen an Tagestouristen und Übernachtungsgästen. Dieser zusätzliche Parksuchverkehr überlagert den alltäglichen Parkbedarf der Anwohnenden und des örtlichen Gewerbes. Während der historische Marktplatz und die zentralen Gassen entlastet werden sollen, weichen Besuchende häufig in die angrenzenden Wohnstraßen aus, was zu einer Überlastung des dortigen Parkraums führt.

Zur Entlastung der Altstadt verfügt Friedrichstadt über mehrere vorgelagerte Auffangparkplätze (z. B. im Bereich am *Koldenbüttler Straße* im Westen, an den Sportanlagen/*Stapelholmer Platz* im Norden sowie im Umfeld des Hafens/*Am Deich* im Süden).

Innerhalb der historischen Altstadt dominieren hingegen eingeschränkte Haltverbote, die das reguläre Parken überwiegend einseitig untersagen. Diese erstrecken sich fast lückenlos entlang der städtebaulich sensiblen, von Nord nach Süd verlaufenden *Prinzeßstraße* sowie der Uferpromenade *Am Binnenhafen*, während auf den engen historischen Brückenbauwerken selbst strikte absolute Haltverbote gelten. Auch die schmalen Ost-West-Verbindungen (wie die *Westerlilienstraße*, die *Flachsblumenstraße* und *Am Mittelburgwall*) sowie die nördlichen Wohnstraßen werden über einseitige oder umlaufende eingeschränkte Haltverbote reguliert, um den Begegnungsverkehr und die

Durchfahrt für Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Der geschäftige Marktplatz ist in den Randbereichen ebenfalls durch eingeschränkte Haltverbote beruhigt.

Zur Kompensation der weitreichenden innerörtlichen Parkverbote verfügt Friedrichstadt über ein Netz aus zehn öffentlich nutzbaren Parkplatzanlagen (vgl. Abbildung 3.9). Diese lassen sich funktional in drei Kategorien einteilen:

Zur Kompensation der weitreichenden innerörtlichen Parkverbote verfügt Friedrichstadt über ein dezentrales Netz aus zehn öffentlich nutzbaren Parkplatzanlagen, die den Parkdruck strategisch verteilen. Direkt im historischen Stadtkern befinden sich lediglich der hochfrequentierte Marktplatz (ID-Nr. 97) für den Kurzzeit- und Kundenverkehr sowie der öffentlich nutzbare Parkplatz an der Katholischen Kirche St. Christophorus (ID-Nr. 98).

Um den sensiblen Kernbereich gezielt zu entlasten, stehen an den Stadträndern leistungsstarke Auffangflächen zur Verfügung. Den nordöstlichen Zufluss fangen der Parkplatz vor dem Seniorenzentrum Friedrichstadt-Stella Vitalis (ID-Nr. 89), die Stellflächen am Friedhof (ID-Nr. 88) sowie der zur Mitnutzung freigegebene Edeka-Parkplatz (ID-Nr. 87) ab. Im Süden, entlang der Eider, übernehmen der Stellplatz am Hafen und der Wohnmobilstellplatz (ID-Nr. 91, ID-Nr. 92) zusammen mit dem begleitenden Längsparkstreifen (ID-Nr. 96) diese Auffangfunktion für den Freizeit- und Wassertourismus. Aus Richtung Westen kommende Verkehre werden auf den großen westlichen Auffangparkplatz an der *Koldenbüttler Straße* (ID-Nr. 94) gelenkt, während die Stellflächen direkt am Bahnhof (ID-Nr. 95) als P+R-Fläche den Pendelverkehr bedienen. Ergänzt wird dieses System durch die Stellplatzfläche an der *Brückenstraße* (ID-Nr. 90) im Osten, die speziell als reservierter Parkraum den Anwohnenden vorbehalten ist.

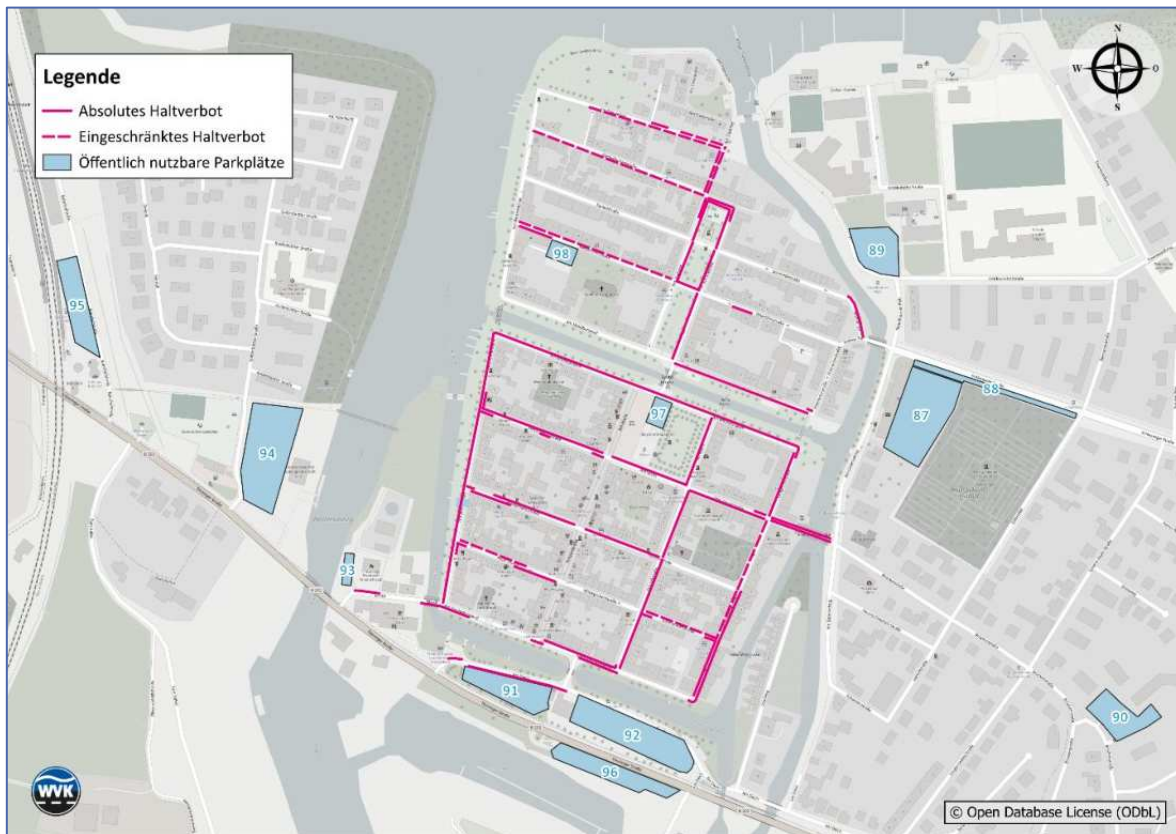


Abbildung 3.9: Übersicht der Haltverbote und öffentlich nutzbaren Parkflächen (ID-Nr.)

Zusammenfassend zeigt sich, dass der historische Kern planerisch bereits nahezu vollständig reguliert ist und gleichzeitig über ein starkes, dezentrales Netz an umliegenden Auffangparkplätzen verfügt. Für das Mobilitätskonzept resultiert daraus die Erkenntnis, dass weniger neue Verbote vonnöten sind, sondern die bestehenden Kapazitätsgrenzen im engen Straßenraum durch eine effektivere, frühzeitige Lenkung des touristischen Verkehrs auf die großen, äußeren Auffangflächen aufgefangen werden müssen.

Parkraumbefragung

Um ein repräsentatives Meinungsbild zur aktuellen Parksituation, den Nutzungsgewohnheiten sowie potentiellen Steuerungsmaßnahmen zu erhalten, wurde eine zielgerichtete Parkraumbefragung im Stadtgebiet durchgeführt. Die Befragung konzentrierte sich räumlich auf die drei zentralen Parkplatzstandorte Marktplatz, Stapelholmer Platz und Seebüll Süd.

Da es sich bei diesen Standorten primär um öffentliche Stellplatzanlagen für Besuchende, Kund*innen und Tourist*innen handelt, waren zum Befragungszeitpunkt vor Ort nahezu keine Anwohnenden anzutreffen. Dieser Umstand lässt eine

repräsentative Auswertung der anwohnerspezifischen Fragen im Nachgang nur sehr eingeschränkt zu. Dennoch lassen die insgesamt 33 beantworteten Fragebögen klare Tendenzen und planerisch wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung des ruhenden Verkehrs in der Friedrichstädter Altstadt zu.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass das Parken im historischen Stadtkern an den untersuchten Standorten stark durch Freizeitaktivitäten und den Tourismus geprägt ist:

- **Überwiegende Parkgründe:** Mehr als die Hälfte der Befragten (52 % bzw. 17 Personen) gibt an, das Fahrzeug primär für Freizeitaktivitäten (wie Gastronomiebesuche, Kirche, Sport oder Treffen mit Freunden) in der Altstadt abzustellen. Weitere 36 % (12 Personen) nutzen den Parkraum im Zuge von Tourismus und Urlaub. Das Wohnen und der klassische Kunden- bzw. Besucherverkehr (z. B. Einkaufen, Arzt) machen an diesen Standorten jeweils nur einen minimalen Anteil von je 6 % (je 2 Personen) aus.
- **Reguläre Parkdauer:** Das Parkgeschehen wird von mittelfristigen Aufenthalten dominiert. 67 % der Befragten (22 Personen) stellen ihr Fahrzeug für eine Dauer von 30 Minuten bis zu 5 Stunden ab. Längere Aufenthalte während der Arbeitszeit (5 bis 10 Stunden) machen 15 % aus, während Kurzzeitparken unter einer halben Stunde bei 12 % liegt. Langzeitparken (über 10 Stunden bis zu mehreren Tagen) bildet mit 6 % die Minderheit.

Überraschend positiv und pragmatisch stellt sich die Nutzung und Bewertung der Stellflächen dar:

- **Bevorzugte Stellplätze:** Die Mehrheit von 88 % (29 Personen) parkt aktuell auf umliegenden öffentlichen Parkplätzen. Nur eine sehr geringe Anzahl nutzt Behindertenparkplätze (9 %) oder gibt an, häufig gar keinen Parkplatz zu finden (3 %).
- **Ausweichverhalten bei Engpässen:** Sollte in der Altstadt kein freier Parkplatz zur Verfügung stehen, weichen 84 % der Befragten (27 Personen) auf weiter entfernte öffentliche Parkplätze aus. Dies zeigt eine erfreulich hohe Akzeptanz für Fußwege von den Randbereichen in den Stadtkern. Weitere Ausweichoptionen wie private Stellplätze, angrenzende Wohnstraßen,

Fahrgemeinschaften, das Fahrrad oder der Umstieg aufs Mitfahren spielen mit jeweils 3 % (je 1 Nennung) eine untergeordnete Rolle.

- Subjektive Einschätzung: Die Parksituation in der Altstadt wird von einer deutlichen Mehrheit von 78 % als „eher gut“ (42 %) oder „sehr gut“ (36 %) bewertet. Lediglich 18 % bewerten sie teils/teils und nur 3 % empfinden sie als eher schlecht.

Methodischer Hinweis: Da an den befragten Standorten (Marktplatz, Stapelholmer Platz, Seebüll Süd) kaum Anwohnende anzutreffen waren, wurde dieser spezifische Frageblock folgerichtig nur von einer sehr kleinen Fallzahl von 4 Personen beantwortet. Die folgenden Ergebnisse sind daher nicht repräsentativ, sondern rein qualitativer Natur:

- Grundsätzliche Einstellung: Die Haltung gegenüber einem gebührenpflichtigen Anwohnerparken ist geteilt (50 % neutral, 50 % eher negativ). Analog dazu wären 50 % (2 Personen) bereit, für einen Anwohnerparkausweis zu bezahlen, wenn dies das Parken im Wohngebiet erleichtert, während die anderen 50 % dies ablehnen.
- Zahlungsbereitschaft & Barrieren: Als angemessener Betrag pro Jahr werden von den Befürwortern Beträge bis 30 € bzw. im Bereich von 31 bis 60 € genannt (je 1 Nennung). Die Ablehnenden begründen ihre Haltung mit einer generellen Opposition gegen Parkgebühren.

Auf die Frage, welche Verbesserungen im Mobilitätsnetz zu einer selteneren Pkw-Nutzung führen würden, zeigt sich ein eindeutiger Hebel:

- Schlüsselrolle des ÖPNV: Für 65 % der Befragten (20 Personen) ist ein verbesserter ÖPNV mit optimierter Taktung und besseren Verbindungen die wichtigste Voraussetzung, um das Auto öfter stehenzulassen.
- Infrastruktur für den Radverkehr: Weitere 10 % wünschen sich bessere Radwege und 6 % fordern sicherere Fahrradabstellanlagen. Nur ein verschwindend geringer Teil von 3 % gibt an, prinzipiell nicht auf das Auto verzichten zu wollen.

Die Befragung stützt die Strategie, den historischen Stadtkern vom ruhenden Verkehr zu entlasten, auf zwei wesentlichen Ebenen:

- Hohe Akzeptanz für Auffangparkplätze nutzen: Da die Bereitschaft, bei Engpässen auf weiter entfernte öffentliche Parkplätze auszuweichen, mit 84 % extrem hoch ist, sollte das Parkraumkonzept genau hier ansetzen. Durch eine klare, digitale oder analoge Ausschilderung der Standorte Stapelholmer Platz und Seebüll Süd sowie die Aufwertung der fußläufigen Wegeverbindungen in die Altstadt kann der Parksuchverkehr im sensiblen Kern effektiv minimiert werden.
- ÖPNV als Schlüssel zur Verkehrswende: Die deutliche Forderung nach einem besseren ÖPNV-Angebot (65 %) zeigt, dass auch bei den primär aus Freizeit- und Tourismusgründen Parkenden eine hohe Bereitschaft zum Umstieg vorhanden ist, sofern attraktive, verlässliche Alternativen zum Individualverkehr geschaffen werden.

Parkraumauslastung

Die nachfolgende Analyse basiert auf einer systematischen Erhebung der Parkplatzauslastung, die im Frühjahr 2026 zu strategisch gewählten Kernzeiten an drei verschiedenen Wochentagen durchgeführt wurde – vgl. Tabelle 3.1.

Tabelle 3.1: Parkraumauslastung

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

Die Erfassung der konkreten Belegungswerte fand dabei exakt zu folgenden Terminen und Uhrzeiten statt:

- Freitag, 27. März 2026: Erhebung der Auslastung am Vormittag (09.00 Uhr), zur Mittagszeit (12.00 Uhr) sowie am Nachmittag (15.00 Uhr).
- Samstag, 28. März 2026: Erhebung der Auslastung zur Mittagsspitze (12.00 Uhr) und im Laufe des Nachmittags (15.30 Uhr).

- Dienstag, 31. März 2026: Erhebung der Auslastung am späten Vormittag (10.00 Uhr), am Nachmittag (15.30 Uhr) sowie in den Abendstunden (19.00 Uhr und 20.00 Uhr).

Die Erhebungstage lagen direkt innerhalb der Osterferien in Schleswig-Holstein (Ferienbeginn war Donnerstag, der 26.03.2026). Aus planerischer Sicht bedeutete dies ein von Grund auf erhöhtes touristisches Verkehrsaufkommen sowie verstärkten Ausflugsverkehr in die historische Altstadt. Unterstützt wird dieser Aspekt durch die Samstagsmessung, die das typische Freizeitverhalten am Wochenende abbildet. Das Wetter an diesem späten Märzwochenende war wechselhaft und feuchtkühl mit vereinzelt Regenschauern. Dies bremste den extremen Tagestourismus zwar etwas aus, liefert dafür jedoch sehr realistische und belastbare Alltags- und Urlaubserdaten für die Parkraumplanung.

Die verkehrlichen Auswirkungen des Friedrichstädter Wochenmarktes lassen sich anhand der Daten klar ablesen. Am Freitagvormittag gilt auf der Stellplatzfläche Altstadtzentrum (Nr. 97) wegen des Marktes ein absolutes Halteverbot. Dies führt zu unmittelbaren Verlagerungseffekten auf die umliegenden Parkflächen: Der Friedhofparkplatz (Nr. 88), der *Stapelholmer Platz* (Nr. 89) sowie die Stellplätze vom Edeka (Nr. 87) verzeichnen am Freitagmittag um 12.00 Uhr ihre höchsten Belegungszahlen im gesamten Erhebungszeitraum. Sobald der Markt am Nachmittag beendet ist, entspannt sich die Situation auf den umliegenden Plätzen sofort und der Altstadtzentrum wird wieder regulär beparkt.

Der Parkplatz am Bahnhof (Nr. 95) zeigt sich als der konstanteste und wichtigste Auffangbereich für den Individualverkehr. Unabhängig von Markttagen, Feriensamstagen oder Werktagen weist er über fast alle Messpunkte hinweg eine sehr stabile Auslastung von zumeist über 30 Fahrzeugen auf. Ein deutliches Freizeit- und Tourismusmuster weisen hingegen die Stellflächen auf dem Eiland (Nr. 91 & 92) auf, die ihre stärkste Belegung am Samstagmittag verzeichnen, während sie an den Werktagabenden ab 19.00 Uhr fast vollständig leer stehen.

Die übrigen erfassten Flächen dienen primär als schwach genutzte Überlaufkapazitäten. Die Bereiche östlich der Bahnlinie (Nr. 94) und südlich der *Tönninger Straße (B 202)* (Nr. 96) sind zu keinem Erhebungszeitpunkt stark ausgelastet. Zusammenfassend zeigt die Erhebung, dass in Friedrichstadt kein genereller Mangel an Parkraum herrscht, sondern punktuelle Spitzen im Zentrum im Wesentlichen durch die logistischen Anforderungen des Freitagmarktes induziert werden. Zudem ist an

spezifischen Großveranstaltungstagen und Eventwochenenden – wie beispielsweise den traditionellen Rosentagen – mit einer temporären, aber großflächigen Überlastung des gesamten innerstädtischen Parkraums zu rechnen.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Stadt Friedrichstadt sowohl über den Schienen- als auch über den Busverkehr erschlossen. Zentraler Knotenpunkt für den Bahnverkehr (orangefarbener Linienverlauf) ist der Bahnhof Friedrichstadt im Westen des Stadtgebiets.

Die Feinerschließung innerhalb der Stadt sowie die Anbindung an das Umland erfolgt über ein Netz aus mehreren Buslinien (darunter die Linien 164, 165, 166, 167, 168 und 224), die das Stadtgebiet von West nach Ost durchqueren. Wichtige Haltestellen wie „*Bahnhof*“, „*Am Deich*“, „*Post*“ und „*Stapelholmer Platz*“ sichern die Erreichbarkeit des historischen Stadtkerns sowie der umliegenden Wohngebiete.

Die genaue Lage der Buslinien, der Bahntrasse sowie der einzelnen Haltestellen kann der Karte in Abbildung 3.10 entnommen werden.

Über die *Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs* [18] werden für Haltestellen Einzugsbereiche in Abhängigkeit der Zentralitätsstufe der Kommune definiert. Die Stadt Friedrichstadt ist entsprechend des Regionalplanes des Landes Schleswig-Holstein als Unterzentrum eingestuft. Für den zentralen Ortsbereich ist in einem Unterzentrum ein Einzugsradius von rund 500 m um eine Haltestelle zu definieren. Dieser entspricht einer Zugangszeit vom Wohnort bis zur Haltestelle von bis zu 8 min Fußweg. Im übrigen Gebiet steigt dieser Einzugsradius, der als ausreichend angesehen werden kann, auf 600 m bzw. 10 min Zugangszeit an. Zur Förderung des Umweltverbundes und insbesondere des ÖPNV ist ein flächendeckender Einzugsradius unter 500 m anzustreben.

Im Stadtgebiet von Friedrichstadt sowie der direkt angrenzenden Umgebung befinden sich mehrere relevante Haltepunkte des Nahverkehrs. Anders als rein ländlich geprägte Gemeinden verfügt Friedrichstadt durch den *Bahnhof Friedrichstadt* über eine leistungsstarke Schienenanbindung an der Westküstenachse, die durch das innerstädtische Busliniennetz ergänzt wird. Wie der Abbildung 3.10 zu entnehmen ist, deckt das Linienbündel mit den zugehörigen Bushaltestellen sowie der Bahntrasse den Großteil der dicht besiedelten, historischen Altstadt (Holländerstadt) sowie die Wohngebiete östlich der

Treene mit einer für Unterzentren guten Erschließungsqualität und einem Einzugsradius von unter 500 m ab. Abseits dieser Hauptachsen – insbesondere in den äußeren Randlagen im Nordwesten (Bereich *Uelvesbüller Straße*) oder in den südlichen Gewerbe- und Mischsiedlungen – vergrößern sich jedoch die Fußwege zu den Haltestellen. Während der dicht bebaute Stadtkern somit hervorragend angebunden ist, erfordern die äußeren Entwicklungsflächen und isolierten Außenlagen eine fortlaufende Überprüfung der Taktzeiten und Haltestellendichte, um eine flächendeckende Versorgung im Sinne der ÖPNV-Richtlinien zu gewährleisten.

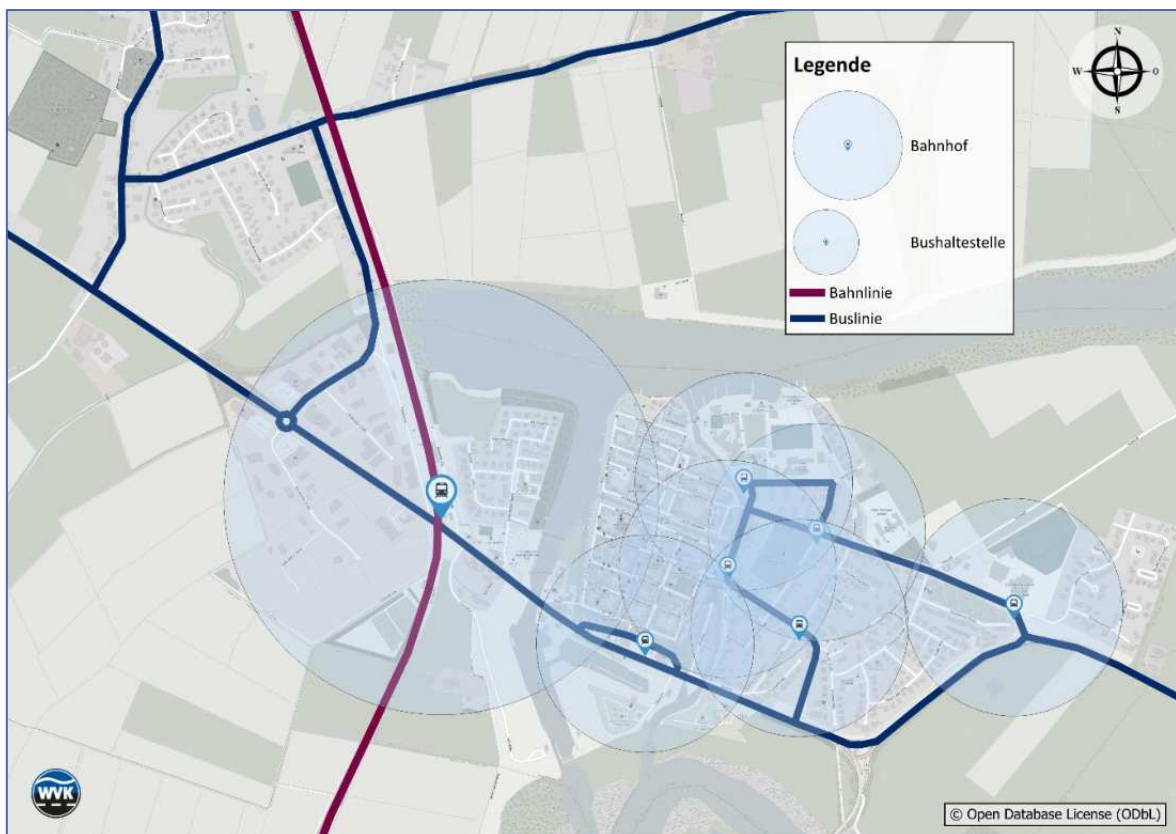


Abbildung 3.10: Erschließung des Siedlungsgebiets durch den ÖPNV

3.5 Radverkehr

Die Verkehrsregelung des Radverkehrs wurde mittels einer 360°-Bilderfassung und einer Ortsbesichtigung dokumentiert und auf Verkehrssicherheit und Rechtskonformität gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) [6] und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift VwV-StVO [8] hin untersucht. Die Abbildung 3.11 zeigt die straßenverkehrsrechtlichen Führungsformen des Radverkehrs im Bestand für das Stadtgebiet Friedrichstadt.

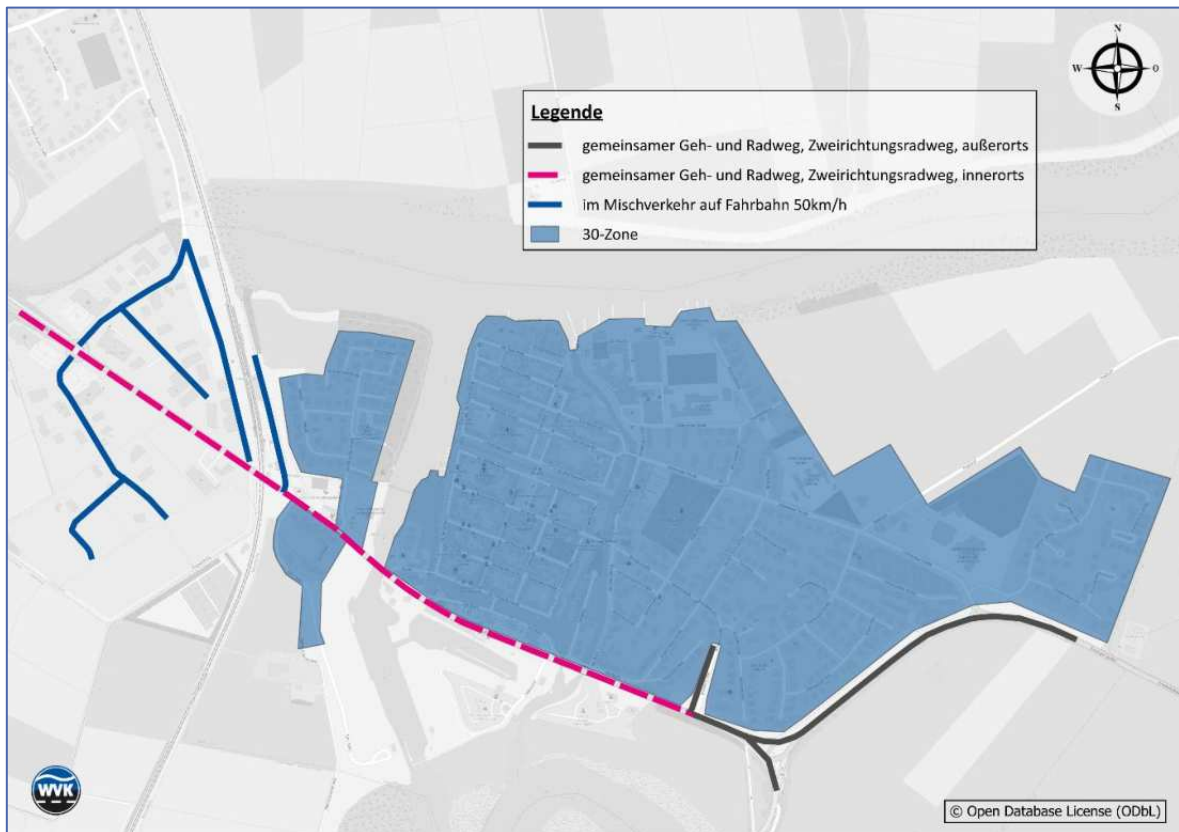


Abbildung 3.11: Übersicht straßenverkehrsrechtliche Radverkehrsführung im Bestand

Im Stadtgebiet lassen sich im Wesentlichen vier unterschiedliche Führungsformen identifizieren:

Tempo-30-Zonen (Mischverkehr im historischen Kern): Der überwiegende Teil des Friedrichstädter Stadtgebietes, insbesondere der historische Stadtkern östlich der Bahnlinie, ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen (blau markierte Flächen). Hier wird der Radverkehr standardmäßig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies entspricht den Vorgaben der StVO [6] und fördert die Verkehrssicherheit durch geringere Geschwindigkeitsunterschiede.

Mischverkehr auf 50 km/h-Straßen: Im westlichen Stadtbereich (Gewerbe- und Mischgebiet, z. B. *Witzworter Straße*) wird der Radverkehr auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (blaue Linien).

Außerörtliche Anbindung: Am südöstlichen Stadtausgang schließt ein gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts (graue Linie) an, der im Zweirichtungsverkehr betrieben wird. Dies entspricht den außerörtlichen Vorgaben der StVO [6] und stellt die regelwerkskonforme Führungsform dar.

Hauptverkehrsachse (Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts): Entlang der zentralen Verbindungsachse (*Tönninger Straße (B 202)*), die das Stadtgebiet von Nordwesten nach Südosten durchquert, wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen, straßenbegleitenden Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb geführt (magenta gestrichelte Linie). Diese Führungsform birgt an Einmündungen und Grundstückszufahrten oft erhöhte Konfliktpotentiale aufgrund von Totwinkelsituationen (siehe Abbildung 3.12) und entspricht an Engstellen häufig nicht den Mindestbreiten gemäß *ERA 2010* [3] (erforderliche Breite für einseitigen Zweirichtungsradweg innerorts mind. 3,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen).

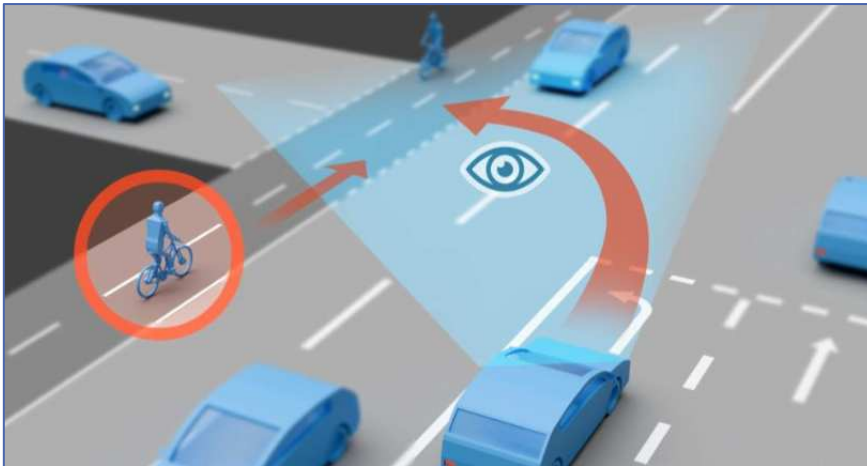


Abbildung 3.12: Totwinkelsituation einseitige Radverkehrsführung

Ähnlich wie in vielen Kleinstädten zeigt sich beim Übergang von den außerörtlichen Radwegen oder den innerörtlichen Sonderwegen (magenta) in den Mischverkehr (z. B. beim Eintritt in die Tempo-30-Zone) ein Mangel an gesicherten Auf- und Ableitungen. Dies führt in der Praxis häufig dazu, dass Radfahrende fälschlicherweise reine Gehwege nutzen. Zur Behebung dieser Konfliktpunkte zeigt Abbildung 3.13 zwei entsprechende Lösungsvarianten gemäß dem technischen Regelwerk *ERA 2010* [3].

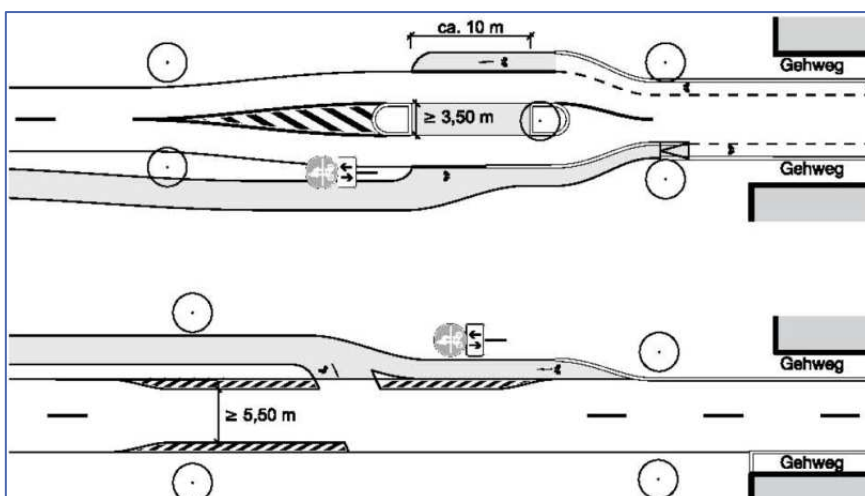


Abbildung 3.13: Beispiele Radverkehrsführungen an der Ortseinfahrt ERA 2010 [3]

3.6 Fußverkehr

Zu Fuß Gehende sind im Straßenverkehr die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Kinder sowie mobilitätseingeschränkte Personen). Durch die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr im ggf. unterdimensionierten Seitenraum sowie im Bereich von Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückszufahrten entsteht eine Vielzahl an potentiellen Konfliktsstellen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Hinzu kommen Behinderungen im Seitenraum durch z.B. Mülltonnen, Beschilderungen, Stromkästen, ruhende Verkehre, Baum- und Heckenbewuchs, die zu weiteren Konflikten führen können, insbesondere wenn unterdimensionierte Flächen durch Behinderungen zusätzlich eingeschränkt werden. Insbesondere für Kinder und körperlich beeinträchtigte Personen sind derartige Konfliktstellen komplex, unübersichtlich und erhöhen das Unfallrisiko. Umso wichtiger ist die Einhaltung von Straßenraumdimensionierungen und ausreichenden Sichtachsen, die Umsetzung von Barrierefreiheit an Knotenpunkten und Einmündungen sowie die Errichtung von Querungshilfen. Im Falle einer unzureichenden Gehwegbreite (Gehwege unter 2,50 m Breite gemäß *EFA 2002* [2]; Gemeinsame Geh- und Radwege unter 2,50 m Breite gemäß *ERA 2010* [3]) führt der Begegnungsfall zweier zu Fuß Gehender bzw. der Begegnungsfall zu Fuß Gehender mit Radfahrenden oder Überholvorgänge mitunter zu einem Ausweichen auf die Fahrbahn, wodurch Konflikte und Gefahrensituationen mit dem fließenden Kfz-Verkehr auftreten können. Unterdimensionierte gemeinsame Geh- und Radwege bzw. Gehwege + Radverkehr frei, die in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben sind, erhöhen dieses Konfliktpotential und somit das Unfallrisiko zusätzlich.

Außerorts erfolgt die Fußverkehrsführung im Übergang zur Stadt Friedrichstadt vorwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn (auf Wirtschaftswegen) oder gemeinsam mit dem Radverkehr auf straßenbegleitenden Wegen. Am südöstlichen Stadtausgang schließt ein gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts an (dunkelblaue Linie), der als Zweirichtungsradweg klassifiziert ist. Die nutzbaren Breiten entsprechen hier im Bestand oft nicht den angestrebten Mindestbreiten von 2,50 m gemäß den *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen* (*EFA 2002* [2] bzw. der *ERA 2010* [3]), was bei Begegnungsverkehren zu leichten Komforteinschränkungen führt.

Innerorts ist die Fußverkehrsführung in Friedrichstadt zweigeteilt und kann der Abbildung 3.14 entnommen werden:

Entlang der Hauptverkehrsachse (*Tönninger Straße (B 202)*) wird der Fußverkehr gemeinsam mit dem Radverkehr auf einem Gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb geführt (durchgehende grüne Linie). Mit einer anzunehmenden Breite von lokal unter 2,00 m bis 2,50 m unterschreitet dieser Weg abschnittsweise die Regelbreiten nach *EFA 2002* [2]. Insbesondere zu touristischen Stoßzeiten oder bei gutem Wetter kann es auf dieser Achse zu spürbaren Konflikten und Nutzungskonkurrenzen zwischen Fuß- und dem Radverkehr kommen.

Im nordwestlichen Stadtteil (westlich der Bahntrasse) wird der Fußverkehr auf beidseitig angelegten Gehwegen getrennt vom Kfz- und Radverkehr geführt (gestrichelte grüne Linien). Die Gehwegbreiten erreichen auch hier im Bestand selten die bauliche Regelbreite von 2,50 m, bieten jedoch eine klare Trennung der Verkehrsarten.

Abseits der Hauptverkehrsachse wird der Fußverkehr im gesamten historischen Stadtkern östlich der Bahnlinie (blau markierte Tempo-30-Zone) abgewickelt. Hier stehen den Fußgängerinnen und Fußgängern im Regelfall separierte Gehwege zur Verfügung. Aufgrund der historischen, engen Straßenprofile und des teils vorhandenen Kopfsteinpflasters sind diese Gehwege jedoch oft schmal und nicht barrierefrei.

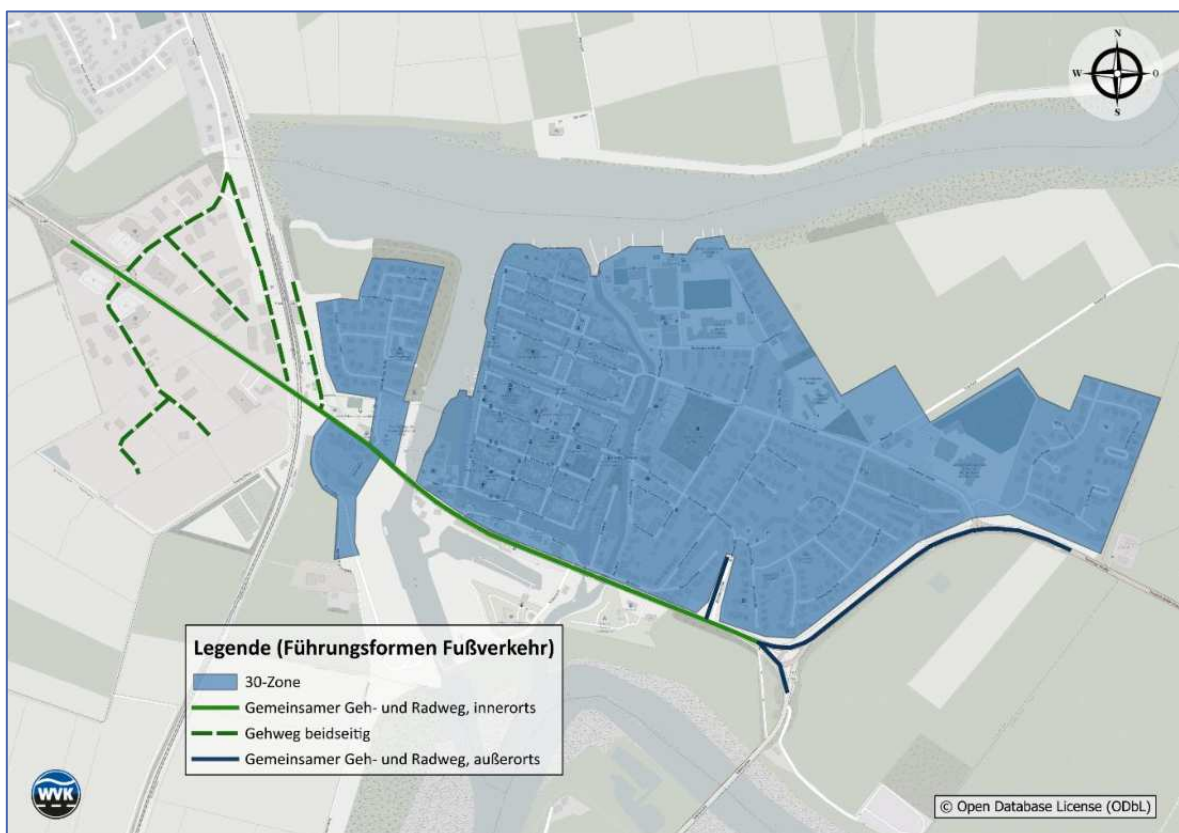


Abbildung 3.14: Übersicht straßenverkehrsrechtliche Fußverkehrsführung im Bestand

3.7 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung

Um die Erfahrungen und Meinungen der Bürgerinnen und Bürger einfließen zu lassen und einen breiten Konsens für das Mobilitätskonzept generieren zu können, wurde im Zuge der Erarbeitung am 03. Februar 2026 eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Im Rahmen einer Präsenzveranstaltung wurden Interessierte über den Inhalt und den Bearbeitungsstand sowie den weiteren Verlauf des Konzeptes informiert und hatten anschließend die Möglichkeit, sich aktiv in einem Beteiligungsworkshop in den Bearbeitungsprozess einzubringen. Alle Ergebnisse sind in **Anlage 2** zusammengefasst.

Die Veranstaltung bestand aus einem kurzen Impulsvortrag, gefolgt von zwei Arbeitsphasen. Die erste Arbeitsphase wurde in zwei Arbeitsschritte unterteilt. Mithilfe von Klebepunkten (rot = Defizit, grün = Zufriedenheit/Zustimmung) konnten die Teilnehmenden in einem ersten Arbeitsschritt in einer Karte des Betrachtungsgebietes rote und grüne Klebepunkte platzieren. Hierbei wurden Teilnehmende gebeten, Punkte auch bei bereits vorhandenen Klebepunkten hinzuzufügen, um Defizitpunkte zu verdeutlichen oder mittels einem zusätzlichen grünen Klebepunkt besonders positiv wahrgenommene Bereiche zu kennzeichnen.

Die zweite Arbeitsphase der Öffentlichkeitsveranstaltung unterteilte sich ebenfalls in zwei Arbeitsschritte. Zunächst bestand die Möglichkeit, an einer Karte mithilfe von verschiedenen Piktogrammsteckern Standorte zu verorten, um dort erforderliche oder seitens der Bevölkerung gewünschte Maßnahmen darzustellen.

Zusätzlich konnten in der zweiten Arbeitsphase in einem weiteren Arbeitsschritt die drei häufigsten bzw. von den Teilnehmenden als wünschenswert erachteten Maßnahmen (-bereiche) gekennzeichnet werden (Verteilung von drei Klebepunkten). Die grundsätzlichen Maßnahmen (-bereiche) wurden dafür in verschiedenen Steckbriefen vorgestellt (vgl. Abbildung 3.15.). Hierrüber kann direkt der (gewünschte) Fokus für das gesamte Mobilitätskonzept abgeleitet werden.



Abbildung 3.15: Beispiele der Steckbriefe zu Maßnahmen (-bereichen)

Ergebnisse

In der ersten Phase ging es im Kern darum, bestehende Schwachstellen im Stadtgebiet räumlich zu verorten. Die Bürgerinnen und Bürger markierten problematische Zonen auf Arbeitskarten und gaben erste qualitative Rückmeldungen zu Alltagskonflikten. Die Kartierung der Defizite (rote Punkte) konzentrierte sich stark auf die Haupteinfahrten und die Achsen der historischen Altstadt:

- **B 202:** Besondere Konfliktherde wurden an den Knotenpunkten *B 202/Schleswiger Straße*, *B 202/Eiland* sowie beim *Bahnübergang/B 202* und der *Querung B 202/Parkplatz Alter Hafen* identifiziert. Hier stehen vor allem die Barrierefreiheit und die Sicherheit beim Queren im Vordergrund.
- **Altstadt & Marktplatz:** Der Bereich rund um den *Markt*, die *Kirchenstraße* und den Übergang *Eiland/Am Binnenhafen/Am Fürstenburgwall* verzeichnete eine dichte Häufung von Defizitmarkierungen.
- **Schulumfeld:** Die *Hans Helgesen Schule* wurde als sensibler Bereich benannt, in dem Konflikte durch dichten Hol- und Bringverkehr („Elterntaxis“, insbesondere an der dänischen Schule) und unfertige Parkplatzstrukturen herrschen.

Die qualitative Auswertung dieser Phase offenbarte Konflikte in drei Hauptbereichen:

- **Widerstand gegen Dauersperrungen:** Ein prägendes Thema war die ablehnende Haltung gegenüber Straßensperrungen (z. B. *Am Fürstenburgwall* wegen des einsturzgefährdeten Hauses). Die Zufahrt über das *Eiland* wird als essentielle Stadteinfahrt angesehen; Vollsperrungen führen nach Ansicht der Bürger*innen lediglich zu unnötigem, belastendem Umleitungsverkehr in angrenzenden

Wohngebieten. Stattdessen wurde die Rückkehr zu funktionierenden Straßensystemen im Zweirichtungsverkehr positiv bewertet.

- Die Marktplatz-Kontroverse: Die saisonale Sperrung der Fußgängerzone im Sommer stieß auf geteiltes Echo. Kritisch wurde die dadurch erzeugte Unfallgefahr durch erzwungene Wendemanöver sowie die Behinderung des Lieferverkehrs, für den klare Ausnahmeregelungen fehlen, bemängelt. Befürwortet wurde wiederum eine Chance zur Attraktivitätssteigerung und eine echte, dauerhafte Fußgängerzone. Eine konsequente Überwachung zur Freihaltung von Rettungswegen am Markt wurde gefordert.
- Barrierefreiheit und Wegenetz: Die Unpassierbarkeit der schmalen, oft durch Hindernisse (wie Blumentöpfe) blockierten Gehwege für Rollatoren und Kinderwagen wurde massiv kritisiert. Das historische Kopfsteinpflaster stellt ein erhebliches Hindernis dar und zwingt Radfahrende verbotenerweise auf die Gehwege. Zudem wurde der Zustand der Radwege entlang der B 202 als „desolat“ eingestuft.

Zweite Arbeitsphase: Priorisierung und Maßnahmenableitung

In der zweiten Phase wurden die zuvor gesammelten Problemstellungen in konkrete Themenrubriken überführt und von der Bevölkerung quantitativ (mittels Vergabe von Zustimmungspunkten) sowie qualitativ mit konkreten Lösungsideen untersetzt.

Quantitative Punkteverteilung und Priorisierung (TOP 3)

Die Teilnehmenden gewichtete die Handlungsfelder eindeutig:

1. Ruhender Verkehr / Parkraum (MIV): 18 Punkte (Absolute Priorität)
2. ÖPNV-Fahrzeiten, Taktung & Preise: 13 Punkte
3. Barrierefreiheit im Fußverkehr: 11 Punkte
4. On-Demand-Verkehre / Car-Pooling: 5 Punkte
5. Wegenetzausbau Fußverkehr: 4 Punkte
6. Fahrradinfrastruktur & Ladeinfrastruktur: 3 bzw. 7 Punkte

Konkrete Maßnahmenvorschläge der 2. Arbeitsphase

- Anwohnerparken: Einführung eines flächendeckenden Bewohnerparkens für die gesamte Altstadt zur Entlastung vom Fremdparken.
- Durchgangsverkehr reduzieren: Etablierung einer weiträumigen „Anlieger frei“-Zone in der Altstadt gegen touristischen Suchverkehr.
- Umkehr der Gebührenstruktur: Parken im historischen Zentrum soll kostenpflichtig und teuer werden, während die Auffangparkplätze an den Stadträndern (z. B. am EDEKA oder Bahnhof) kostenfrei oder vergünstigt angeboten werden. Ergänzt werden soll dies durch ein digitales Parkleitsystem.
- Ausschluss Großfahrzeug: Explizites Verbot für Wohnmobile in engen Altstadtgassen, um Blockaden und Sachschäden an historischer Substanz zu verhindern.
- Lieferzonen: Einrichtung fester, zeitlich begrenzter Ladezonen für Geschäfte, um das blockierende Parken auf Gehwegen zu beenden.
- Smarte Einbahnstraßen statt Sperrung: Bevorzugung von Einbahnstraßenregelungen (z. B. *Am Binnenhafen*), um den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten und Schleichwege durch Wohngebiete zu verhindern.
- Saisonale Poller am Markt: Physische, im Boden versenkbare oder klappbare Poller sollen die Einhaltung der Sperrung im Sommer sichern.
- Bordsteinabsenkungen: Systematisches Absenken an Querungsstellen (z. B. an der Bundesstraße, am Wohnmobilplatz Richtung Altstadt) zur Erleichterung für Rollstühle, Rollatoren und Fahrräder.
- Schulwegsicherung: Einrichtung strenger Halteverbotszonen vor den Schulen zur Eindämmung von Gefahren durch „Elterntaxis“.
- Denkmalschutzkonformer Radwegebau: Einbau von glatten Pflaster-Fahrstreifen direkt in den Straßenraum (nach dänischen Vorbildern wie Ærøskøbing), um das unkomfortable Kopfsteinpflaster für Radfahrende barrierearm zu gestalten.
- Smarte Ladeinfrastruktur: Da Altstadthäuser meist keine eigenen Stellplätze besitzen, wird die Installation von dezentralen „Ladebordsteinen“ gefordert.
- Digitales Mitfahren (Car-Pooling): Ablehnung von starren „Mitfahrbänken“; stattdessen wird die Entwicklung einer regionalen Stadt-App favorisiert, um Fahrgemeinschaften flexibel zu organisieren.
- Bürgerbus & On-Demand: Einsatz eines flexiblen Mehrsitzbusses für Vereine, ältere Bürger*innen und das Ehrenamt, um die lückenhafte Taktung des klassischen ÖPNV auszugleichen.

4 LEITBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE

Das Leitbild und die sich entsprechend unterordnenden Entwicklungsziele setzen den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und den Umgang mit diesem im Untersuchungsraum Friedrichstadt. In ihnen spiegeln sich die dargelegten Schwächen und Risiken sowie die Stärken und nicht ausgeschöpften Potentiale wieder und bezwecken deren Behebung bzw. Stärkung. Für den weiteren Verlauf der konzeptionellen Betrachtung bilden sie den Deckmantel, unter welchem die Untersuchung und Entwicklung von Maßnahmen und die Spezifizierung im Rahmen des Handlungskonzeptes stattfinden.

Friedrichstadt vereint als historische „Holländerstadt“ ein einzigartiges städtebauliches Erbe mit den Anforderungen eines modernen Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandortes. Das Leitbild des Mobilitätskonzepts basiert auf dem Grundsatz, den wertvollen historischen Stadtkern zu schützen und gleichzeitig eine hohe Lebensqualität sowie barrierefreie Mobilität für Anwohnende, Gewerbetreibende und Gäste zu gewährleisten.

„Historisch bewahren – Zukunftsfähig bewegen“

„Friedrichstadt gestaltet eine verträgliche, sozial gerechte und barrierefreie Mobilität. Der Verkehr im historischen Kern wird entschleunigt und geordnet, während nachhaltige Mobilitätsformen (Fuß-, Rad- und ÖPNV) gestärkt und der Kfz-verkehr verträglich gesteuert werden.“

Strategische Entwicklungsziele

Aus den Analysen der Bestandsdaten sowie den Öffentlichkeitsbeteiligungen lassen sich vier zentrale Entwicklungsziele für die zukünftige Mobilität in Friedrichstadt ableiten:

Ziel 1: Sozialverträgliche Parkraumordnung und Verkehrslenkung

- **Steuerung des Parkdrucks:** Entlastung des historischen Stadtkerns durch die Bündelung des touristischen Verkehrs auf gut ausgerichteten Auffangparkplätzen an den Stadträndern und Einfallstraßen.
- **Schutz der Anwohnenden:** Priorisierung der Wohnbevölkerung bei der Parkraumnutzung (z. B. durch Quartiers- und Bewohnerparkkonzepte) zu sozial verträglichen Konditionen.
- **Vermeidung von Parksuchverkehr:** Reduzierung ungerichteter Fahrten in den engen Gassen durch den Einsatz eines klaren, leicht verständlichen (analogen und digitalen) Parkleitsystems.
- **Sicherung des Wirtschaftsverkehrs:** Einräumung pragmatischer Regelungen für den örtlichen Einzelhandel, Lieferdienste und Kurzzeitbesorgungen (z. B. Ladezonen und Kurzzeitparken).

Ziel 2: Flächendeckende Barrierefreiheit und Stärkung des Fußverkehrs

- **Gleichberechtigte Teilhabe:** Umgestaltung der Fußwege und öffentlichen Plätze zur schrittweisen Beseitigung von Barrieren (z. B. Anpassung von Kopfsteinpflasterbelägen und gezielte Bordsteinabsenkungen).
- **Aufenthaltsqualität steigern:** Verwandlung öffentlicher Straßenräume von reinen Verkehrs- in hochwertige Begegnungs- und Aufenthaltsräume (z. B. durch Sitzelemente und grüne Akzente).
- **Sichere Schul- und Alltagswege:** Entschärfung von Gefahrenstellen und Sicherung sensibler Bereiche (insbesondere im Umfeld von Schulen, Kitas und Gesundheitseinrichtungen).

Ziel 3: Stärkung des Radverkehrs und nachhaltiger Transportformen

- **Attraktives Radwegenetz:** Schaffung sicherer, durchgängiger und komfortabler Radwegeverbindungen sowohl im Stadtgebiet als auch in Abstimmung mit regionalen Routen.
- **Fahrradinfrastruktur an Schnittstellen:** Bereitstellung von geordneten, sicheren Fahrradabstellanlagen an zentralen Orientierungs- und Umstiegspunkten (z. B. Bahnhof, Altstadt Eingänge).
- **Verträgliches Miteinander:** Entwicklung denkmalschutzkonformer Lösungen, um Fahrkomfort und Historie in Einklang zu bringen.

Ziel 4: Vernetzte, flexible und innovative Mobilitätsangebote

- **Ergänzung des ÖPNV:** Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Integration flexibler On-Demand- und Rufbus-Angebote zur Schließung von Taktlücken im ländlichen Raum.
- **Förderung von Sharing-Angebotsstrukturen:** Nachfragegerechter Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität sowie Unterstützung gemeinschaftlicher Nutzungsformen.
- **Analoge und digitale Zugänglichkeit:** Bereitstellung von Mobilitätsinformationen über moderne, digitale Kanäle unter strikter Beibehaltung barrierefreier, analoger Zugänge für ältere Generationen.

5 MAßNAHMEN

Eine Konkretisierung der Ziele erfolgt in Form von Schlüsselmaßnahmen, die maßgeblich zur Zielerreichung beitragen können. Insgesamt umfasst das Maßnahmenpaket für Friedrichstadt fünf übergeordnete Maßnahmenpakete (M). Alle Maßnahmen werden im Folgenden kurz vorgestellt. Einige Maßnahmen sind dabei bereits sehr gezielt und detailliert auf bestimmte Straßenzüge, Knotenpunkte oder andere Standorte in der Stadt zugeschnitten, andere Maßnahmen bzw. Maßnahmenelemente sind konzeptioneller Natur.

- M 01 - Neuordnung des Ruhenden Verkehrs
- M 02 - Parkleitsystem
- M 03 - Radwegenetz
- M 04 - Fußwegenetz
- M 05 - Mobilitätsmaßnahmen

5.1 M 01 - Neuordnung des Ruhenden Verkehrs

Jede Fahrt mit einem Fahrzeug beginnt und endet auf einem (geeigneten) Parkplatz. Gemäß der Mobilitätsstudie *Mobilität in Deutschland (MiD 2023)* [19] benötigen Fahrzeuge in 96,8 % des Tages einen Park- bzw. Stellplatz. Kapazitätsengpässe beim Parken entstehen in der Regel bei hohen städtebaulichen Mischnutzungen (Wohnen/Einkauf). Die Schwierigkeit ist, dass dort wo Engpässe durch dichte Bebauung und Nutzung bestehen, häufig keine zusätzlichen Parkangebote geschaffen werden können. Die (zu) hohe Anspruchshaltung in nächster Nähe zum Ziel einen freien Parkplatz zu finden, ist in Bereichen mit hoher Mischnutzung jedoch nicht realisierbar.

Die historische Altstadt von Friedrichstadt steht unter einem akuten Mangel an verfügbarem Parkraum im öffentlichen Straßenraum. Um den hohen Parkdruck gezielt zu steuern, die Verkehrsbelastung im historischen Stadtkern effektiv zu reduzieren und den Parksuchverkehr zu minimieren, ist eine ordnende und konsequente Parkraumorganisation durch eine Bewirtschaftung des öffentlichen Raums zwingend erforderlich.

Mit der Bewirtschaftung von Parkraum können Kapazitäten gesteigert und Engpässe räumlich verteilt werden. Die *StVO* [6] ermöglicht die Parkraumbewirtschaftung über eine Parkscheibe (zeitliche Begrenzung eines Parkraumes) und/oder durch Parkgebühren (zeitbezogenes Entgelt zur Nutzung eines Parkraumes).



Bei einer **Parkscheibe** ist die Nutzung des entsprechenden Parkraumes kostenfrei, verursachte Kosten werden durch die Kommune getragen. Es muss eine Höchstparkdauer festgelegt werden, die festlegt, wie lange ein Fahrzeug auf dem entsprechenden Parkraum abgestellt werden darf. In der Realität kann es zum Weiterdrehen der Parkscheibe kommen, wodurch die Höchstdauer einfach umgangen werden kann.

Parkgebühren sind ein marktwirtschaftliches Instrument. Für die Bereitstellung von Parkraum als Dienstleistung der Kommune wird ein Entgelt erhoben, über welches im Regelfall die Infrastrukturkosten gedeckt werden. Parkgebühren sind in der Regel deutlich (zeitlich) flexibler, da Parkgebühren an die Bedürfnisse der Zielgruppen angepasst werden können – z.B. Tagesticket. Auch wenn häufig keine oder eine deutlich höherer Parkhöchstdauer besteht, kommt es nachweislich zu einem deutlich höheren Umschlag an Fahrzeugen. [20]



Bewohnerparken

Für die Anordnung von Bewohnerparken gibt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) [8] zwei Möglichkeiten. Nach dem **Trennprinzip** ist anteilig Parkraum ausschließlich für Fahrzeuge von Bewohner*innen vorgehalten. In der Zeit zwischen 9.00 und 18.00 Uhr dürfen höchstens 50 % der Parkplätze und in der übrigen Zeit höchstens 75 % der Parkplätze für Fahrzeuge von Bewohner*innen reserviert sein. Diese Regelung gilt für ein definiertes Gebiet, das in der längsten Ausdehnung 1,0 km nicht übersteigen darf. Die übrigen Parkplätze innerhalb dieses Gebietes müssen für die Allgemeinheit nutzbar sein. [20]

Beim **Mischprinzip** ist der gesamte Parkraum für die Allgemeinheit nutzbar. Eine Bevorrechtigung für Fahrzeuge von Bewohner*innen wird nur darüber realisiert, dass diese von der Zahlung der Parkgebühren bzw. der Parkdauerbeschränkung (Parkscheibe) befreit sind. Eine räumliche oder zahlenmäßige Begrenzung besteht für das Mischprinzip nicht. Hinsichtlich der Ausdehnung gelten auch hier die 1.000 m.

Bei einem Bewohnerparken im Mischprinzip wäre neben dem Zusatzzeichen 1020-32 *Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei* dann zusätzlich die Beschilderung mit Parkschein oder Parkscheibe vorzufinden. Bewohnerparkausweise müssen bei der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde offiziell beantragt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat dafür eine einheitliche Vorlage definiert.

Mit dem Trennprinzip können am effektivsten Parkräume für Anwohnende freigehalten werden. Dies kann auch zeitlich begrenzt erfolgen, wenn z.B. nur tagsüber gebietsfremder Verkehr besteht. Die rechtlichen Anforderungen für die Einführung von Bewohnerparken im Trennprinzip sind auf Grundlage der *Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)* [8] umfangreicher. So muss zum Beispiel nachweisbar sein, dass mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner*innen regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Der erhebliche Parkraumangel muss zusätzlich in einer empirischen Parkraumuntersuchung nachgewiesen werden, da Einschränkung des Gemeingebrauches nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig sind. [20]



Logistik und Dienstleitungen

Mit Zunahme des Online-Handels nehmen auch Paketdienste zu. Damit verbunden ist häufig ein Halten oder Parken in zweiter Reihe oder auf Geh- oder Radwegen mit entsprechenden Behinderungen der anderen Verkehrsteilnehmenden. Auch Dienstleistungen, wie Handwerk oder Pflegedienste versuchen Parkplätze in Einsatznähe zu finden. Das Ausweichen auf angrenzende bewirtschaftete Flächen ist oft auch auf Grund des Bedarfes den Einsatzwagen vor Ort zu haben, nicht möglich. Für diese Ausnahmefälle kann durch die Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit genutzt werden, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO [6] zu erteilen. Diese Ausnahmegenehmigungen sind jedoch höchstens für eine Dauer von drei Jahren möglich und ist nur in besonders dringlichen Fällen zulässig.

Für die Zulieferung zum Beispiel von Gastronomen, die nicht über eigenen Ladeflächen verfügen, kann auch innerhalb von Parkzonen oder innerhalb eingeschränkter Haltverbotszonen eine Ladezone (VZ 1013-30) errichtet werden (vgl. Abbildung 5.1).

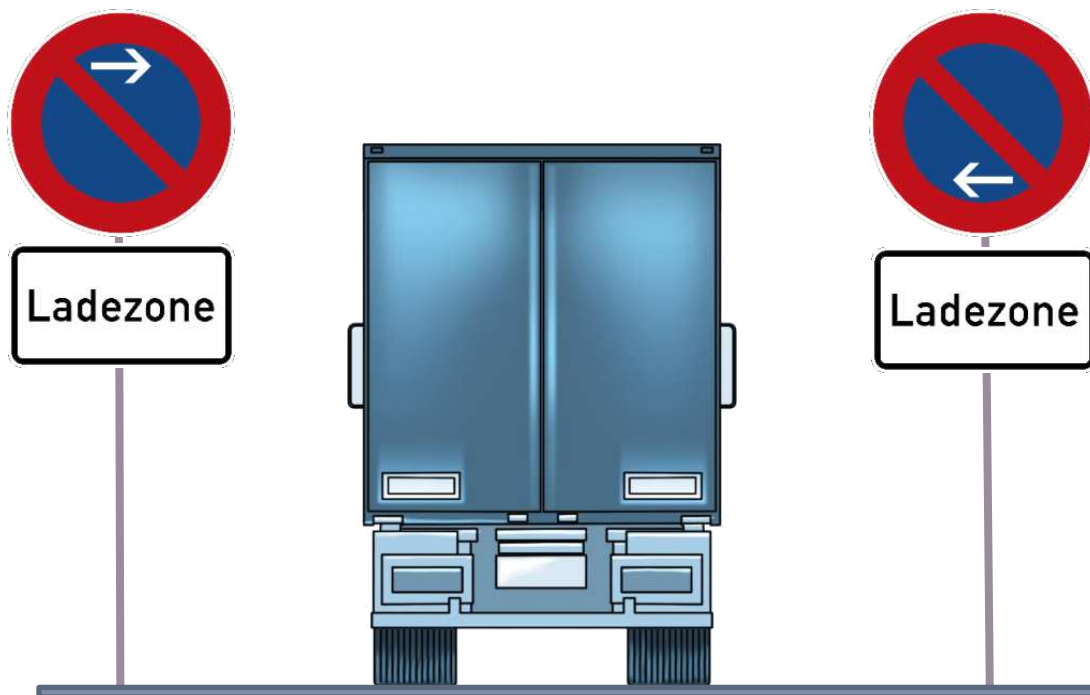


Abbildung 5.1: Beispiel Beschilderung einer Ladezone

Das primäre Ziel dieser Maßnahme ist eine spürbare verkehrliche Lenkungswirkung, die zu einer deutlichen Reduzierung des Parksuchverkehrs und der allgemeinen Verkehrsbelastung im historischen Stadtkern führt. Durch die Neustrukturierung soll ein gezielter Verlagerungseffekt erzielt werden, der externe Autofahrende dazu motiviert, direkt die großflächigen und günstigeren Parkplätze am Stadtrand anzusteuern, anstatt auf der Suche nach Stellplätzen in die enge Altstadt einzufahren. Gleichzeitig steht die Priorisierung der im Quartier gemeldeten Bewohnerinnen und Bewohner im Vordergrund; diese sollen ohne eigenen privaten Stellplatz wirksam entlastet werden, während gleichzeitig alle geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen gewahrt bleiben.

Die Maßnahme zur Parkraumorganisation sieht die flächendeckende Ausweisung des gesamten Altstadt-Bereiches als zusammenhängende Parkzone (vgl. Abbildung 5.2) vor, was an allen Quartierszugängen und Zoneneinfahrten durch eine eindeutige Beschilderungskombination kenntlich gemacht wird.

Als Basis dient das Verkehrszeichen 314.1 (Parkzone), welches den Verkehrsteilnehmenden signalisiert, dass das Parken in diesem gesamten Bereich reguliert und bewirtschaftet ist. Dieses Hauptzeichen wird mit zwei wesentlichen Zusatzzeichen kombiniert: Das Zusatzzeichen 1053-31 („mit Parkschein“) verpflichtet jeden Externen mit Kfz, vor dem Verlassen des Fahrzeugs über ein digitales Handyparksystem oder einen gültigen Parkschein am Automaten zu lösen und diesen gut lesbar hinter die Windschutzscheibe zu legen. Gleichzeitig regelt das Zusatzzeichen 1020-32 („Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“) die Privilegierung der Anwohnenden, indem es Inhabenden eines passenden, aktuell gültigen Bewohnerparkausweises komplett von der Parkscheinpflcht befreit und ihnen somit ein kostenloses sowie zeitlich unbegrenztes Parken in der gesamten Zone ermöglicht.

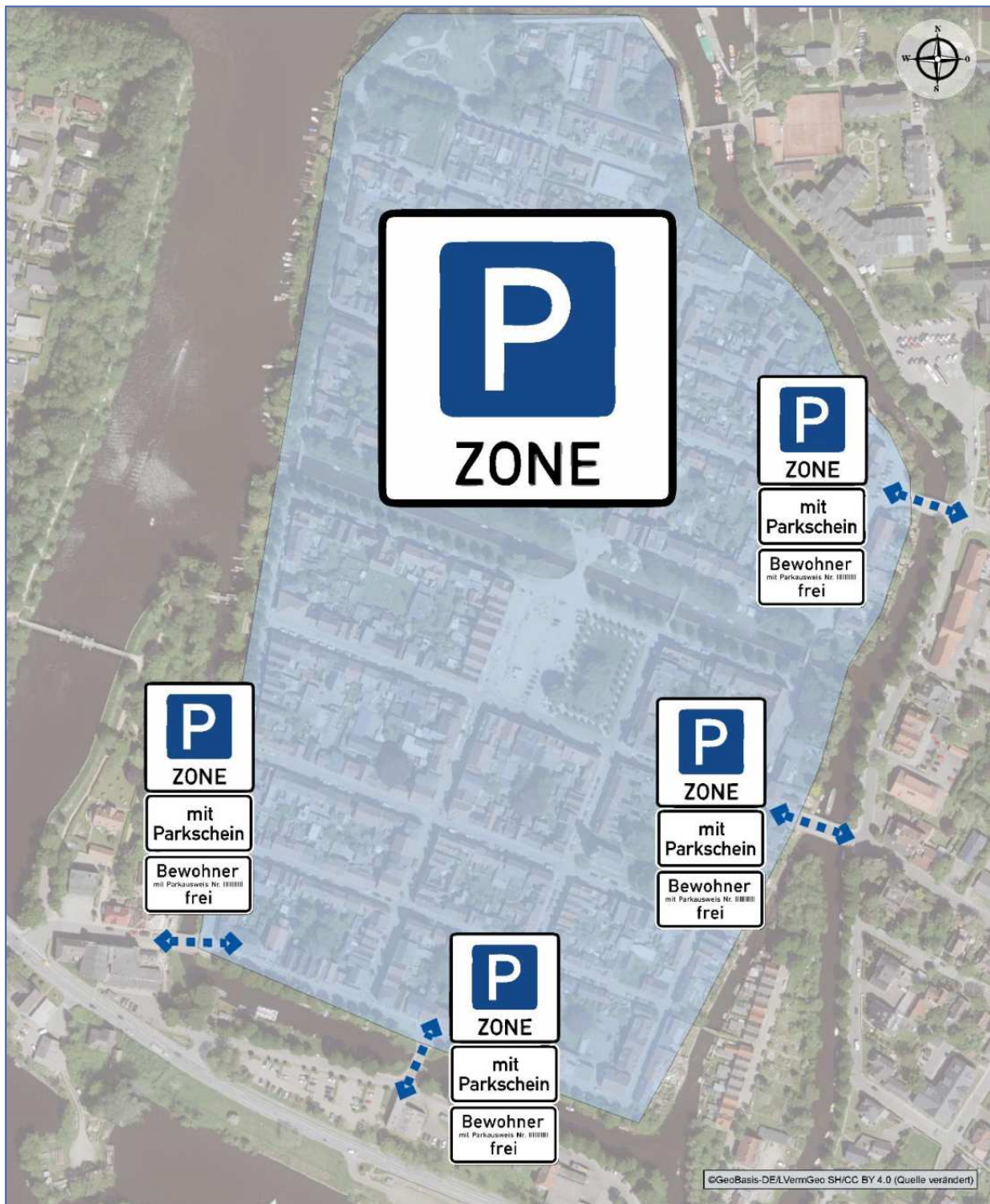


Abbildung 5.2: Friedrichstadts „Altstadt-Insel“ als Parkzone

Überwachung des ruhenden Verkehrs

Jede Regelung einer Parkraumbewirtschaftung ist nur dann zweckmäßig und zielführend, wenn eine entsprechende Parkraumüberwachung stattfindet. Im Wesentlichen geht es dabei um die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung sowie dem Erwirken einer hohen Regelkonformität. Mit elektronischen

Überwachungsgeräten und einem Falschparkanteil von 20-30 % kann eine Person ca. 600 bis 900 Fahrzeuge pro Tag prüfen, wobei häufig eine erhebliche Zeit für den Kommunikationsaufwand mit Betroffenen hinzu zurechnen ist. In der Regel gilt aber, dass wenn erst mal ein geringer Falschparkanteil erreicht wird, dieser auch mit geringerem Personalaufwand gehalten werden kann. [20]

Ausschluss alternativer Technologien (Kamerabasiertes System)

Im Zuge der Planung wurde geprüft, ob ein rein kamerabasiertes System zur Kennzeichentransparenz (wie es beispielsweise von den Strandparkplätzen in St. Peter-Ording oder aus modernen Parkhäusern bekannt ist) eingesetzt werden kann. Die Analyse zeigt jedoch, dass ein solches System im öffentlichen Straßenraum einer Altstadt systemisch versagt:

Das Prinzip: Das SPO-System basiert auf dem Prinzip „Jedes erfasste Fahrzeug muss zahlen“, da es sich um eine in sich geschlossene Sonderfläche mit einer eindeutigen Ein- und Ausfahrt handelt.

Das Erfassungsproblem im öffentlichen Raum: Die Kameras können nur an den äußeren Zoneneinfahrten („Toren“ des Quartiers) platziert werden. Sie registrieren jedes einfahrende Kennzeichen, unabhängig vom eigentlichen Ziel. Fahren Anwohnende oder Besuchende in die Zone ein, um ihr Kfz auf einem privaten Tiefgaragenstellplatz, im eigenen Hinterhof oder auf Privatgrundstücken abzustellen, erfasst die Kamera die Einfahrt genauso wie bei einem Straßenparkenden.

Da das System nicht weiß (und datenschutzrechtlich auch nicht tracken darf), ob das Kfz auf der Straße oder auf privatem Grund steht, würde es nach Ablauf der Karenzzeit automatisch eine unberechtigte Zahlungsaufforderung oder ein Bußgeld an Personen herbeiführen, die überhaupt nicht im öffentlichen Raum geparkt haben. Das System bricht wegen der privaten Stellplätze und Grundstücke rechtlich und technisch zusammen.

5.2 M 02 - Parkleitsystem



Ein Parkleitsystem ist ein System zur Steuerung und ggf. auch Überwachung von Parksuchverkehren sowie der ruhenden Verkehre. Die Hauptziele eines Parkleitsystems sind die Verbesserung des Verkehrsflusses. Indem Informationen über verfügbare Parkplätze (in Echtzeit) bereitgestellt werden, kann ein Parkleitsystem dazu beitragen, Verkehrsstaus zu reduzieren und den Verkehrsfluss insgesamt zu verbessern. Auch die Parksuchzeit kann durch die Elemente eines Parkleitsystems reduziert werden, da schneller verfügbare Parkmöglichkeiten gefunden werden können, ohne lange suchen zu müssen. Dies spart Zeit und reduziert die Umweltbelastung durch unnötiges Herumfahren.

Die folgende Tabelle 5.1 zeigt verschiedene Beispiele aus anderen Städten für Elemente eines Parkleitsystems.

Tabelle 5.1: Beispiele Parkleitsystem

Beispiel	Abbildung	Beschreibung
Parkleitsystem in der Stadt Neumarkt Quelle: https://www.neumarkt4you.de/wp-content/uploads/2013/12/P1290035a.jpg , 02.04.24		Parkleitsystem: jede Zone hat eigene Farbe, Hinweis auf jeweils ein Parkhaus innerhalb der Zone sowie den Parkplatz auf dem Festplatz (noch keine Info zu Bepreisung o.ä.)
Beispiel Bad Tölz dynamisches Parkleitsystems Quelle: https://www.bauwerbung.info/cms/upload/Bilder/03_schilderung/bauwerbung_kommunale_beschilderung_parkleitsystem.jpg , 02.04.24		Dynamische Anzeiger: Anzahl freie Parkplätze für Parkplatz /Parkhaus in jeweiliger Zone (jede Zone mit eigener Farbe) Dynamische Anzeiger auch mit „frei“/ „belegt“ oder „grün“/„rot“ möglich – abhängig vom System

Um die Parkzone sowie die entsprechende Etablierung und Akzeptanz der Bewirtschaftungsformen insbesondere auch bei Ortsfremden zu erreichen, ist die Einführung eines Parkleitsystems für Friedrichstadt als Maßnahme des Mobilitätskonzeptes elementar.

Städte mit einem ausgeprägten Tourismus- und Einkaufsverkehr, wie sie historische Altstädte typischerweise darstellen, stehen regelmäßig vor der Herausforderung eines enormen Parkdrucks. Um diesen Suchverkehr frühzeitig abzufangen, den historischen Kernbereich zu entlasten und Staus vor deren Entstehung strategisch zu verhindern, ist die Etablierung eines dynamischen Systems außerhalb des sensiblen Altstadt-Bereichs zwingend erforderlich. Das vorliegende Konzept setzt hierzu auf eine Kombination aus der Bündelung von Parkflächen und einer fortschreitenden Digitalisierung der Verkehrslenkung.

Das primäre Ziel der Maßnahme besteht darin, den einfließenden Verkehr bereits an den Hauptzufahrtsstraßen abzufangen und gezielt zu steuern. Dies wird durch die Einteilung des Parkraums für Ortsfremde in drei klare, logische Zonen außerhalb der Altstadt-Insel erreicht: „Seebüll Süd“, „Alter Hafen“ und „Altstadt Nord“ (vgl. Abbildung 5.3). Zu diesen Kernbereichen gehören spezifische Großparkplätze wie P2 im Süden, die Flächen P3, P4 und P5 am Hafen sowie P6 und P7 im Norden. Kleinere oder nicht in das übergeordnete System integrierte Parkplätze (wie P1, P8 oder P9) bleiben zwar grundsätzlich verfügbar, werden jedoch zur Wahrung der Übersichtlichkeit nicht aktiv beworben. Durch diese transparente Clusterung wird verhindert, dass Autofahrende blind in den überlasteten Kernbereich einfahren. Stattdessen wird bereits weit vor den Toren der Stadt sichtbar, in welchem Bereich überhaupt noch Kapazitäten frei sind, sodass Besuchende direkt den Parkbereich ansteuern können, der ihrem eigentlichen Ziel am nächsten liegt.

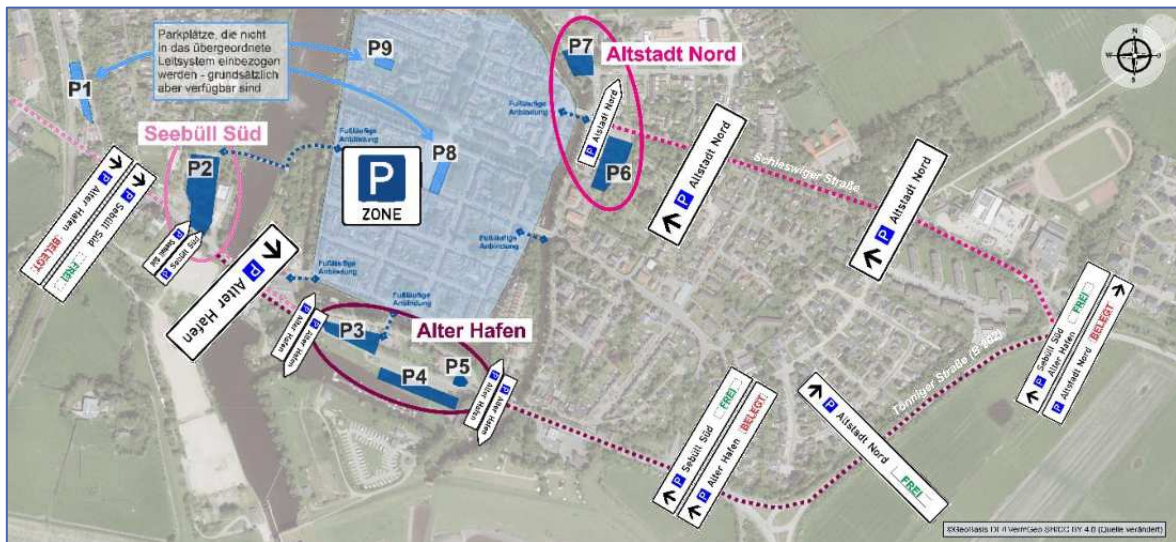


Abbildung 5.3: Konzeptplan des Parkleitsystemes für Friedrichstadt

Die verkehrliche Umsetzung basiert auf einer langfristigen Digitalisierung der Parkplätze und der Installation einer intelligenten Parkleitanzeige in Kombination mit analogen Wegweisern. An strategischen Entscheidungspunkten im Straßennetz werden digitale LED-Tafeln errichtet, die im Gegensatz zu starren Schildern minutengenau die tatsächlich freien Plätze in den drei Hauptzonen anzeigen. Ist ein Bereich vollständig ausgelastet, schaltet das System sofort um und leitet den Fahrzeugstrom gar nicht erst hinein. Ein wesentlicher Baustein ist zudem die Bereitstellung offener digitaler Schnittstellen: Das System liefert Echtzeitdaten direkt an Navigationsgeräte und Smartphone-Apps. Dadurch erhalten Besuchende schon vor der Ankunft auf dem Display präzise Informationen über die Parksituation und können den optimalen Parkplatz direkt ansteuern. Die bauliche Gestaltung der Wegweiser und Informationsstelen könnte dabei zusätzlich das ortstypische Design für den Fußverkehr aufgreifen, um ein harmonisches Gesamtbild im öffentlichen Raum zu gewährleisten (vgl. Abbildung 5.4). Ansonsten ist auf den jeweiligen Wegweisern die Ausweisung nach der *Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) 2000* [21] anzuwenden.



Abbildung 5.4: Aufgreifen des Designs für Fußverkehr

Neben der Bewältigung des alltäglichen Verkehrsaufkommens bietet das digitale Parkleitsystem eine hohe operative Flexibilität bei unvorhergesehenen Ereignissen oder planbaren Sonderauslastungen. Im Falle von Baustellen, temporären Straßensperrungen oder touristischen Großveranstaltungen kann die Verkehrsleitung die Anzeigen auf den LED-Tafeln per Mausklick unkompliziert anpassen. Dadurch lässt sich der Such- und Anreiseverkehr jederzeit flexibel, dynamisch und großräumig umleiten, was die Resilienz des gesamten städtischen Verkehrsnetzes maßgeblich stärkt.

Im Zuge der zukunftsorientierten Verkehrs- und Stadtplanung sind die aktuellen städtebaulichen Entwicklungen in der Stadt Friedrichstadt von zentraler Bedeutung. Über die geplante Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 im nordwestlichen Stadtgebiet wird die Entstehung von rund 189 neuen Wohneinheiten, einer Kindertagesstätte mit etwa 100 Plätzen sowie einem integrierten Parkhaus realisiert. Dieses Parkhaus soll zukünftig rund 300 Stellplätze umfassen, wovon 111 Stellplätze als feste Miet-Stellplätze für die Quartiersversorgung vorgesehen sind.

Zusätzlich sind die Vorhaben im Rahmen der Änderung des Bebauungsplanes Nr. 18 „Eiderschleuse“ zu berücksichtigen. Hierüber werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um ein vielseitiges Quartier mit mehreren Nutzungsbereichen zu entwickeln, welches ein Aktivhotel, Apartmenthäuser,

Mehrfamilienhäuser sowie ein urbanes Gebiet für Wohnen, Ferienwohnungen und gewerbliche Einheiten miteinander verbindet. Die verkehrliche Erschließung dieses gesamten neuen Entwicklungsareals für den Kraftfahrzeugverkehr soll über eine neu zu schaffende Anbindung südlich des bestehenden Knotenpunktes *Tönninger Straße (B 202) / Koldenbüttler Straße* erfolgen.

Hinsichtlich der Parkraumorganisation ist festzuhalten, dass der durch das Projekt „Eiderschleuse“ induzierte ruhende Verkehr grundsätzlich vollständig innerhalb des eigenen Plangebietes abgewickelt und abgefangen wird. Dennoch ist durch die räumliche Nähe und die hohe touristische Attraktivität der neuen Nutzungen – insbesondere des Aktivhotels und der Ferienwohnungen – eine verkehrliche Wechselwirkung mit dem umgebenden Straßenraum zu erwarten. Auch wenn die eigenen Stellplätze im Gebiet nachgewiesen werden, kann eine zukünftig steigende Nutzung des nahegelegenen, im Parkleitsystem verankerten Großparkplatzes „Seebüll Süd“ (P2) nicht ausgeschlossen werden.

Flankierend hierzu zeigt die aktuelle Parkraumerhebung für das Stadtgebiet Friedrichstadt, dass im regulären Alltagsbetrieb keine strukturellen Kapazitätsengpässe vorliegen; das bestehende Parkraumangebot ist für das normale Verkehrsaufkommen grundsätzlich ausreichend dimensioniert. Herausforderungen entstehen jedoch an spezifischen Spitzenzeiten und touristischen Hochphasen, an denen die vorhandenen Parkflächen temporär überlaufen.

Um diesen periodischen Engpässen nachhaltig und wirtschaftlich zu begegnen, wird eine klare strategische Priorisierung festgelegt. Bevor kostenintensive bauliche Großmaßnahmen wie die Errichtung weiterer Parkpaletten oder neuer Parkhäuser im Bestand in Betracht gezogen werden, steht die maximale Optimierung der bereits versiegelten Flächen im Vordergrund. Die vorhandenen Kapazitäten auf den Bestandsparkplätzen sollen zunächst durch das Aufbringen klarer, strukturierter Stellplatzmarkierungen voll ausgeschöpft werden. Wie in Abbildung 5.5 erkennbar, führt das Fehlen bzw. nicht gut erkennbare derzeit zu einem unkoordinierten und verschwenderischen Parken, wodurch wertvoller Raum ungenutzt bleibt. Durch das Aufbringen einer geordneten Bodenmarkierung lässt sich dieses ineffiziente Abstellen der Fahrzeuge gezielt unterbinden, um die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur an Spitzentagen signifikant zu erhöhen, bevor im weiteren Verlauf auf das Schaffen neuer Kapazitäten zurückgegriffen wird.



Abbildung 5.5: Ungenutzte Parkkapazitäten durch schlecht sichtbare Markierungen

5.2.1 Preisgestaltung

Die öffentliche Parkraumstruktur der Stadt Friedrichstadt ist durch eine zeitliche und räumliche Staffelung der Gebühren und Parkdauern gekennzeichnet. Die Erhebung von Parkgebühren auf den öffentlichen Stellflächen erfolgt zeitlich befristet. Der gebührenpflichtige Zeitraum erstreckt sich regulär vom 16. Februar bis zum 14. November. In der dazwischenliegenden Periode vom 15. November bis zum 15. Februar (Winterpause) ist das Parken auf dem Marktplatz sowie auf den weiteren öffentlichen Parkplätzen gebührenfrei.

Tarifzonen und Parkdauerregelungen

Die rechtlichen und tariflichen Vorgaben unterscheiden sich zwischen dem zentralen Marktplatz und den übrigen bewirtschafteten Parkflächen der Stadt.

Marktplatz (Nord und Süd):

- **Gebührenhöhe:** Die Parkgebühr beträgt 2,00 Euro je angefangene halbe Stunde.
- **Freiparkzeit:** Bei einer Parkdauer von unter 30 Minuten entfällt die Gebührenpflicht.
- **Höchstparkdauer:** Das Parken ist auf eine maximale Dauer von zwei Stunden (maximal 8 €) begrenzt.

Weitere öffentliche Parkplätze mit Parkscheinautomaten: Diese Flächen (darunter die Parkplätze P1 Seebüll, P2 Am Deich und P3 Am Alten Hafen) weisen eine degressive Tarifstruktur auf:

- **Gebührenhöhe:** Für die erste Stunde wird 1,00 Euro berechnet, für jede weitere angefangene Stunde fallen 0,50 Euro an.
- **Höchstparkdauer:** Die maximale Parkzeit beträgt auf diesen Flächen 10 Stunden (woraus sich eine maximale Tagesgebühr von 5,50 Euro ergibt).

Für regelmäßige Nutzende von kostenpflichtigen Parkplätzen im Stadtgebiet, außer dem Marktplatz, besteht bisher die Option, im Rathaus eine Jahreskarte für eine Pauschale von 200,00 Euro zu erwerben. Bei einem unterjährigen Kauf wird diese Gebühr gegebenenfalls anteilig berechnet.

Zahlungsmodalitäten und Dauerkarten

Die Entrichtung der Parkgebühren kann über zwei parallele Systeme erfolgen. Neben der Barzahlung an den stationären Parkscheinautomaten ist das Handyparken über mobile Applikationen (wie *EasyPark*) eingerichtet. Dieses ermöglicht eine Abrechnung des tatsächlichen Parkzeitraums sowie die digitale Steuerung des Parkvorgangs.

Empfehlungen zur Preisgestaltung

Um den Parkdruck im historischen Zentrum zu regulieren und Fehlanreize durch kostenfreie Ausweichflächen im direkten Umfeld zu vermeiden, werden für die künftige Tarifpolitik folgende Anpassungen empfohlen:

Homogenisierung der Tarifstruktur im gesamten Altstadtkern

Bislang beschränkt sich die restriktive Bewirtschaftung im direkten Zentrum im Wesentlichen auf den Marktplatz Nord und Süd. Es wird empfohlen, die Gebührenpflicht räumlich auf den gesamten Altstadtkern auszudehnen.

Innerhalb dieses zusammenhängenden Bewirtschaftungsraums sollten grundsätzlich die preislichen Konditionen des Marktplatzes angewendet werden:

- **Tarif:** 2,00 Euro je angefangene halbe Stunde.
- **Kurzzeitparken:** Vorerst Beibehaltung der gebührenfreien Karenzzeit von unter 30 Minuten für schnelle Erledigungen des täglichen Bedarfs.

Modifikation der Höchstparkdauer:

Die starre Begrenzung der Höchstparkdauer auf maximal zwei Stunden sollte im erweiterten Altstadtkern aufgehoben werden, um flexiblere Nutzungen zu ermöglichen. Um die Wohnortattraktivität im Zentrum zu sichern, wird empfohlen, Anwohnende mittels entsprechender Parkausweise komplett von dieser Höchstparkdauer zu befreien. Für das reguläre Kurzzeitparken sorgt die progressive Tarifgestaltung (4,00 Euro pro Stunde) bereits für den notwendigen wirtschaftlichen Anreiz zur Freigabe des Stellplatzes, sodass auf eine ordnungsrechtliche Zeitbegrenzung im Kern verzichtet werden kann.

Durch diese flächendeckende Ausweitung wird das kostenfreie Parken in den angrenzenden Altstadtgassen unterbunden, was den dortigen Parksuchverkehr reduziert und die Anwohnerstraßen entlastet.

Flexibilisierung der saisonalen Bewirtschaftung (Option Winterpause)

Die bestehende vollständige Aufhebung der Gebührenpflicht zwischen dem 15. November und dem 15. Februar sollte im Zuge der Neugestaltung überprüft werden. Hierbei stehen zwei strategische Optionen zur Verfügung:

- Beibehaltung der gebührenfreien Winterpause (Optional): Aus Gründen der lokalen Wirtschaftsförderung und zur Entlastung der Innenstadt in der frequenzarmen Nebensaison kann die Winterpause in der gesamten Altstadt fortgeführt werden.
- Modifizierte Ganzjahresbewirtschaftung: Alternativ wird empfohlen, die Gebührenpflicht im Kernbereich ganzjährig aufrechtzuerhalten und die Winterpause räumlich auf die peripheren Auffangparkplätze zu beschränken, um Dauerparkeffekte im historischen Kern auch im Winter zu vermeiden.

Bewohnerparkausweise

Für die Festlegung der Gebührenhöhe des Bewohnerparkausweises im Altstadtkern sind sowohl rechtliche Rahmenbedingungen als auch verkehrsplanerische Steuerungsziele abzuwägen. In Schleswig-Holstein ist die Ermächtigung zum Erlass eigener Gebührenordnungen über eine Landesverordnung an die Kommunen übertragen worden, wobei der Landesgesetzgeber eine gesetzliche Höchstgrenze von 90 € pro Jahr festgeschrieben hat. Höhere Tarife, wie sie in anderen Bundesländern

oder Stadtstaaten erhoben werden (z. B. Hamburg mit bis zu 90 € oder Kommunen in anderen Ländern mit über 120 €), sind in Schleswig-Holstein rechtlich derzeit nicht zulässig. [22]

Unter Ausschöpfung des gesetzlichen Rahmens wird für die Stadt Friedrichstadt eine Jahresgebühr von 90 € für den Bewohnerparkausweis empfohlen. Ein Betrag von 90 € pro Jahr (umgerechnet 7,50 € pro Monat) stellt einen Kompromiss dar. Er deckt den kommunalen Verwaltungsaufwand ab und signalisiert gleichzeitig einen moderaten Gegenwert für die Nutzung des knappen öffentlichen Raums in der Altstadt, ohne die ansässige Bevölkerung finanziell zu überlasten.

Die Gebühr von 90 € steht in einem ausgewogenen Verhältnis zum allgemeinen Jahresparkticket der Stadt (bisher 200 €). Da Anwohnende im Gegensatz zu allgemeinen Jahresticket-Inhabenden mit dem Bewohnerparkausweis ein direktes Privileg im unmittelbaren Wohnumfeld erhalten (Befreiung von der Gebührenpflicht und der Höchstparkdauer), ist der maximale landesrechtliche Gebührensatz fachlich gerechtfertigt. Zur Reduzierung des Verwaltungsaufwands im Rathaus kann – analog zu anderen Kommunen – eine Staffelung eingeführt werden, bei der eine digitale Beantragung (z. B. 70 €) günstiger gestellt wird als die persönliche Ausstellung vor Ort (90 €).

Für das Jahresparkticket wird empfohlen den Beitrag von 200 € an die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis anzupassen, ggf. sogar günstiger zu gestalten, um einen Anreiz für das Parken außerhalb des Altstadtkerns zu schaffen.

Einführung von Wochenendtickets für Übernachtungs- und Tagesgäste

Um die Attraktivität Friedrichstadts für den Mehrtagestourismus zu stärken und gleichzeitig den Parkvorgang administrativ zu vereinfachen, wird die Einführung eines Wochenendtickets empfohlen. Dieses Angebot richtet sich an Wochen(-end)gäste und sollte ausschließlich auf den peripheren Außenparkplätzen (z. B. P1 bis P3) Gültigkeit besitzen.

Das Ticket könnte preislich so kalkuliert werden, dass es einen finanziellen Vorteil gegenüber dem Lösen mehrerer aufeinanderfolgender Tagestickets bietet (z. B. Pauschale für den Zeitraum von Freitag 15.00 Uhr bis Sonntag 18.00 Uhr). In diesem Zuge wäre eine generelle Tarifstaffelung denkbar: Während günstigere Tickets die Außenparkplätze attraktiver machen, könnte ein teurerer Wochen(-end) - Tarif in der

Altstadt den Parkdruck im historischen Kern reduzieren und den Suchverkehr gezielt steuern.

Die Buchung sollte sowohl an den Automaten als auch als feste Tarifoption in den bestehenden Handyparken-Apps hinterlegt werden, um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten.

5.2.2 Parkscheinautomaten und Digitalisierung d. Parkscheine

Neben der Erhöhung der Anzahl und Verteilung der Parkscheinautomaten ist zudem die Erweiterung auf Bezahlen mit Bankkarten zweckmäßig und notwendig. Für digitales Parken sollten ggf. weitere erfahrende Systemanbieter als Kooperationspartner für eine Zusammenarbeit kontaktiert und deren Systeme eingesetzt werden.

Durch verstärktes Bewerben und Etablieren von sogenanntem Handyparken, kann zudem die Anzahl der Parkscheinautomaten deutlich reduziert werden. Letzteres wurde in der touristisch beliebten Gemeinde Timmendorfer Strand realisiert. Durch gezieltes Bewerben des Handyparkens, wurde die Anzahl der Parkscheinautomaten auf ein Minimum reduziert.

Zur Reduzierung der physischen Infrastruktur auf ein Minimum wird die Platzierung der verbleibenden Parkscheinautomaten mathematisch an das Grid-System der Altstadt angepasst. Die Aufstellung der Automaten sollte ausnahmslos im unmittelbaren Kreuzungsbereich erfolgen, da ein einzelner Standort an diesen Knotenpunkten vier Straßenabschnitte gleichzeitig in alle Himmelsrichtungen bedient und somit die Effizienz pro Gerät im Vergleich zu einer Platzierung mitten im Straßenverlauf vervierfacht. Diese Standorte werden in einem versetzten Schachbrett-Muster über das Gesamtgebiet verteilt, sodass bei einer durchschnittlichen Blocklänge nur an jedem zweiten bis dritten Knotenpunkt ein Gerät installiert werden muss. Die daraus resultierende maximale Gehdistanz für Verkehrsteilnehmende von rund einer bis anderthalb Blocklängen ist städtebaulich zumutbar und gewährleistet eine flächendeckende Erreichbarkeit bei minimalem Ressourceneinsatz.

Die folgende Abbildung zeigt einen groben Vorschlag zur Verortung der Parkscheinautomaten. Der Vorschlag enthält 17 neue Parkscheinautomaten, sowie in Ergänzung 35 Hinweisschilder zum Handyparken, die zusätzlich den nächstgelegenen Parkscheinautomaten anzeigen sollten. Zudem wurden 13 Standortvorschläge durch

das übergeordnete System eliminiert. Die Laufentfernung zum nächsten Parkscheinautomaten beträgt somit maximal ca. 150 m.

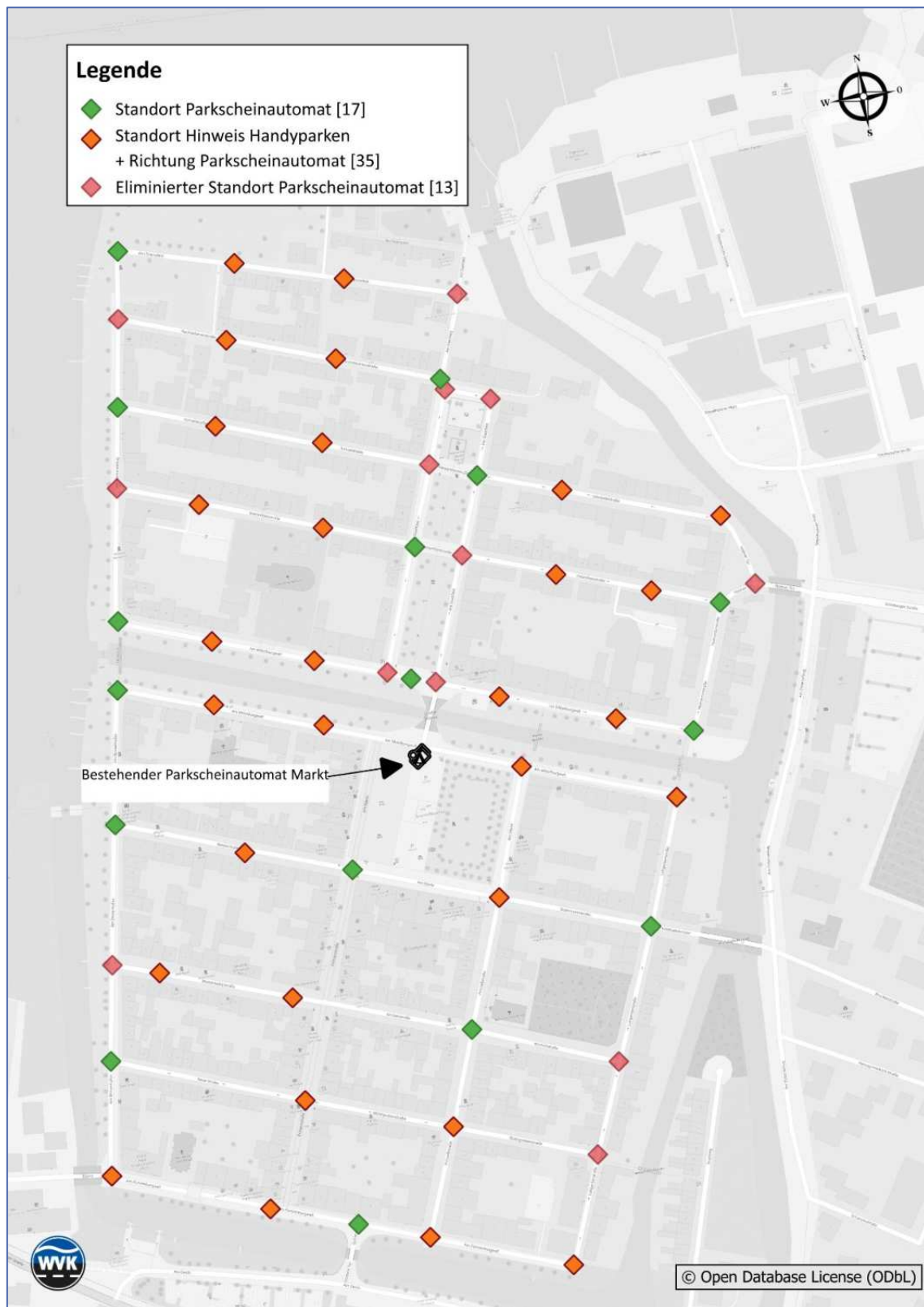


Abbildung 5.6: Standortvorschläge Parkscheinautomaten

5.3 M 03 - Radwegenetz

Die Abbildung 5.7 zeigt eine Konzeptkarte zum potentiellen Radwegenetz für Friedrichstadt – verfügbar in **Anlage 3**.

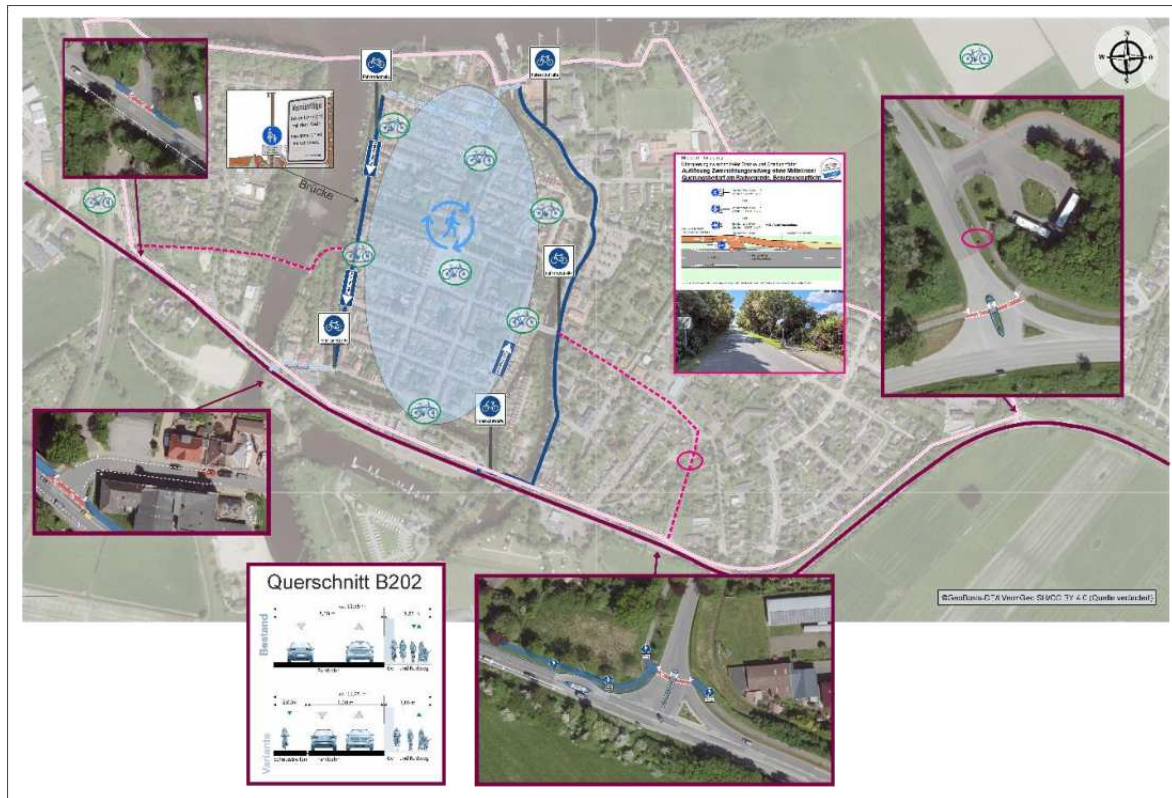


Abbildung 5.7: Konzeptkarte zum potentiellen Radwegenetz

Die zentrale blaue Ellipse kennzeichnet den Kern der Altstadt, welcher primär für den Fußverkehr ausgelegt und optimiert werden sollte. Sämtliche Ziele innerhalb dieses Bereiches bleiben für den Radverkehr erreichbar, allerdings wird hier bewusst auf die Ausweisung hochattraktiver, schneller Radrouten verzichtet, um Konflikte mit Fußverkehrsströmen zu vermeiden. Als primäre Erschließungsachsen für den Radverkehr werden stattdessen die beidseitig verlaufenden, dunkelblauen Routen westlich und östlich des Zentrums als attraktive Fahrradstraßen entwickelt. Von diesen beiden Hauptachsen aus ist der gesamte Kernbereich hervorragend angebunden und erreichbar. Die östliche Route wird dabei durch eine Brücke unterbrochen, welche funktional als gemeinsamer „Miteinanderweg“ ausgewiesen werden kann (vgl. Abbildung 5.8). Die Fahrradstraße ist verkehrsrechtlich an dieser Stelle zu unterbrechen, da die Brücke selber nicht den Vorgaben einer Fahrradstraße entspricht. Die Fahrbahnoberfläche der östlichen Route ist im Bestand derzeit durch unebenes Pflaster geprägt, was zu spürbaren Erschütterungen, Komfortverlusten und

potentiellen Gefahren – insbesondere für Lastenräder, schmaler bereifte Fahrräder sowie mobilitätseingeschränkte Personen – führt. Um hier eine attraktive, sichere und barrierefreie Führung für den Radverkehr zu gewährleisten, wird folgende bauliche und gestalterische Maßnahme empfohlen:

Erhalt des Pflasters durch Abschleifen und Verfugen: Um das historische und städtebaulich prägende Pflasterbild aus gestalterischen Gründen zu erhalten, wird ein nachträgliches Plan-Schleifen der Natursteine mit anschließender Verfugung empfohlen. Diese Behandlung nimmt dem Pflaster die Unebenheiten und erzeugt eine glatte, geschlossene Oberfläche.



Abbildung 5.8: Beispiele Beschilderung Miteinanderweg

Merkmal	Fahrradstraße	Veloroute / Radschnellweg
Rechtlicher Status	Offizielles Verkehrszeichen (VZ 244.1 StVO).	Informeller Planungsbegriff (kein Schild in der StVO).
Fokus	Rechtliche Privilegierung auf bestehenden Straßen.	Netzübergreifende, bauliche Qualität und Komfort.
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h für alle Fahrzeuge.	Keine spezifische Vorgabe (meist Entwurfsgeschwindigkeit 20–30 km/h).
Nebeneinanderfahren	Für Radfahrende ausdrücklich erlaubt (auch zu dritt).	Erlaubt, sofern andere nicht behindert werden (Standard-StVO).
Kfz-Verkehr	Grundsätzlich verboten (außer per Zusatzschild „Kfz frei“).	Hängt von der jeweiligen Verkehrsfläche ab (getrennt oder Mischverkehr).

Um den Umstieg und das Abstellen im Übergangsbereich zu erleichtern, werden an den Schnittstellen zum Altstadtzentrum hochwertige Fahrradabstellanlagen errichtet. Diese werden durch Abstellanlagen auf dem zentralen Marktplatz, an der südlichen Anbindung der Einkaufsstraße, am nördlichen Zugangsbereich sowie am Bahnhof ergänzt.

Entlang der Bundesstraße 202 ist eine durchgehend regelwerkskonforme Radverkehrsführung zu etablieren. In den innerörtlichen Abschnitten erfolgt die Radverkehrsführung richtungsbezogen: In Fahrtrichtung Osten wird ein Schutzstreifen mit 1,50 m Breite auf der Fahrbahn eingerichtet, während die Gegenrichtung auf dem bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg verbleibt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden die Knotenpunkte optimiert, indem die Radverkehrsfurt im Zuge der Vorfahrtsstraße deutlich markiert wird. Am Übergang vom inner- zum außerörtlichen Bereich wird eine Mittelinsel integriert, die ein sicheres, zweiphasiges Queren der Fahrbahn ermöglicht. Die Übergänge zwischen Innerorts/Tempo 30 Zone und dem gemeinsamen Geh- und Radweg an der *Brückenstraße* und der *Schleswiger Straße* werden gemäß der dargestellten Musterlösung umgesetzt: Durch gezielte Sperrmarkierungen wird die Fahrbahn verengt, um den Radverkehr sicher und geschützt aufzufangen bzw. überzuleiten.



Schutzstreifen sind durch eine unterbrochene Leitlinie markierte Bereiche auf der Fahrbahn für den Radverkehr. Sie dienen der sicheren Führung des Radverkehrs, gehören zur Fahrbahn und dürfen bei Bedarf von Kraftfahrzeugen überfahren werden, sofern Radfahrende nicht gefährdet werden.

- **Regelbreite des Schutzstreifens: mindestens 1,50 m**
- **Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen: mindestens 0,75 m.**

Schutzstreifen eignen sich für innerörtliche Straßen mit ausreichender Fahrbahnbreite. Sie sind nur sinnvoll, wenn die empfohlenen Breiten und Sicherheitsabstände eingehalten werden können.

Die dünneren pinkfarbenen und hellblauen Linien kennzeichnen das nachgelagerte Verbindungsnetz. An diesen Strecken soll die Radverkehrsführung langfristig überprüft und sukzessive optimiert werden. Exemplarisch steht hierfür der Bereich *Eiland*: Durch die Aufhebung einer einseitigen Parkbucht wird der notwendige Straßenraum

geschaffen, um den Radverkehr künftig sicher über einen Schutzstreifen auf die Fahrbahn in den Mischverkehr (bzw. die Gegenrichtung) zu führen.

Die hellrosa markierte Route definiert das Potential für eine neue, touristische Rundroute. Diese führt als neuer Radweg direkt entlang der Treene und nutzt abschnittsweise die angrenzenden Wohngebiete sowie die (neue) B 202. Der Bahnhof wird als zentraler Start- und Verknüpfungspunkt direkt in diese Schleife einbezogen, um eine intermodale Anreise für den Ausflugsverkehr zu gewährleisten.

5.4 M 04 - Fußwegenetz

Die Abbildung 5.9 zeigt eine Konzeptkarte zum potentiellen Fußwegenetz für Friedrichstadt – verfügbar in **Anlage 3**.

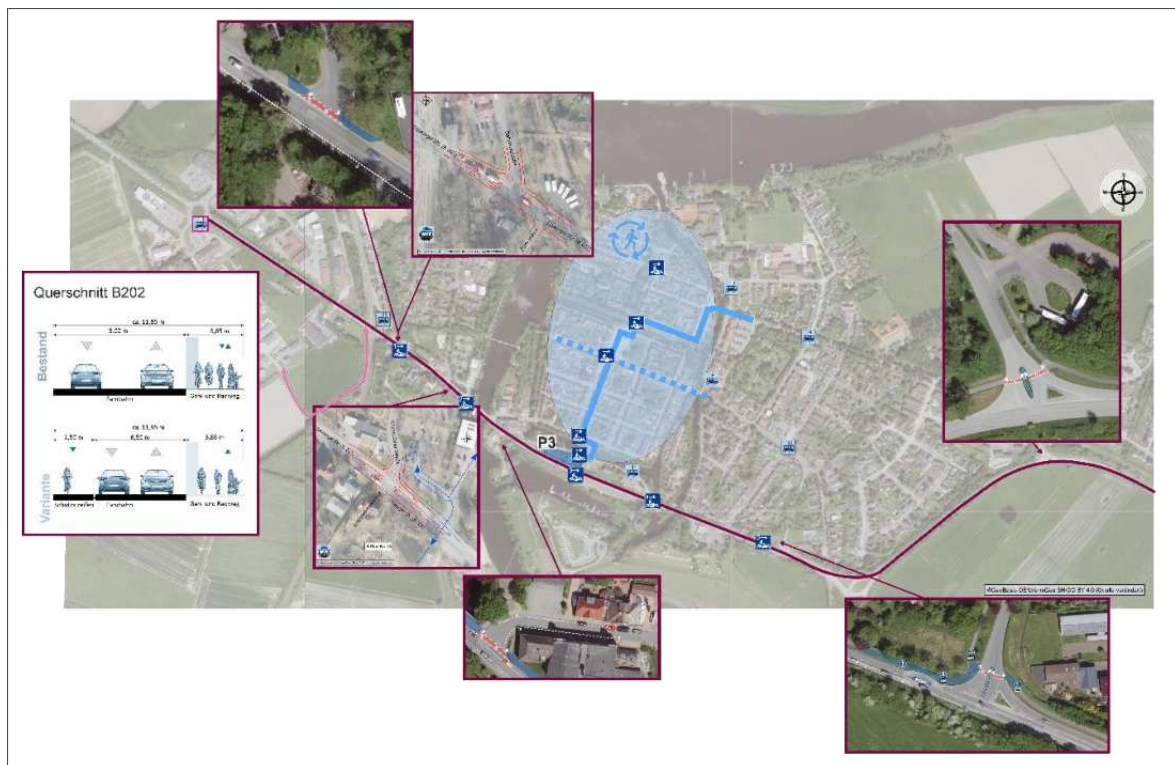


Abbildung 5.9: Konzeptkarte zum potentiellen Fußwegenetz

Die zentrale blaue Ellipse kennzeichnet den historischen Kern der Altstadt, welcher primär für den Fußverkehr ausgelegt und durch verkehrsberuhigende Maßnahmen aufgewertet werden soll. Bei der generellen Umgestaltung ist auf den Erhalt und die behutsame Weiterentwicklung der historischen Straßenraumcharakteristik zu achten.

Für die blau markierten Achsen innerhalb dieses Bereichs gilt jedoch eine klare rechtliche und gestalterische Prämisse: Hier steht die Barrierefreiheit konsequent im

Einklang mit den Belangen des Denkmalschutzes. Um eine lückenlose und alltagsgerechte Nutzbarkeit für alle Menschen zu garantieren, wird die historische Pflasterung auf diesen Achsen zugunsten barrierefreier, vibrationsarmer und gut begehbaren Oberflächen angepasst.

- **Barrierefreie Hauptachse (Priorität 1):** Die durchgezogene hellblaue Linie wird mit höchster Priorität als barrierefreie Hauptverbindung ausgebaut. Sie bildet das Rückgrat des barrierefreien Netzes und wird konsequent nach den Anforderungen des Barrierefreiheitskonzeptes (u. a. stufenlose Übergänge, optimierte Bodenbeläge) umgestaltet, wobei der Fokus hier insbesondere auf der Einrichtung barrierefreier Querungsmöglichkeiten liegt.
- **Erweiterung des barrierefreien Netzes (Priorität 2):** In einer zweiten Umsetzungsphase kann dieses Netz entlang der gestrichelten blauen Linie erweitert werden.

ÖPNV

Ein wesentlicher Baustein für die Barrierefreiheit und die soziale Teilhabe ist der vollständige barrierefreie Umbau aller im Planungsgebiet vorhandenen Bushaltestellen. Gemäß den Vorgaben des *Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)* [23] besteht in Deutschland die gesetzliche Verpflichtung, eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr umzusetzen. Um diesem gesetzlichen Mandat und den lokalen Anforderungen an einen inklusiven Nahverkehr gerecht zu werden, müssen sämtliche Haltestellen umfassend modernisiert werden. Um auch das angrenzende Gewerbegebiet optimal und barrierefrei an den ÖPNV anzubinden, ist zudem langfristig die Neuplanung einer modernen Bushaltestelle im Bereich des Kreisverkehrs vorgesehen.



Für die regelwerkskonforme und vollständige Barrierefreiheit einer Bushaltestelle müssen im Zuge des Umbaus folgende bauliche und technische Elemente zwingend umgesetzt werden: [18]

- **Sonderbordsteine (Kasseler Sonderbord):** Einbau von speziellen, abgerundeten Busbucht-Bordsteinen mit einer Einstiegshöhe von idealerweise 16 bis 18 cm. Diese ermöglichen ein bodenbündiges Anfahren des Busses (Kantenanlegung), sodass der Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante minimiert wird (Niederflurtechnik) und ein niveaugleicher, stufenloser Einstieg für Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollatoren möglich ist.

- **Taktile Leitelemente (Blindenleitsystem):** Verlegung von kontrastreichen, profilierten Bodenindikatoren im Pflaster der Haltestelle. Dies umfasst eine durchgehende Leitlinie parallel zur Fahrbahn, Noppenplatten im Einstiegsbereich (Einstiegsfeld) sowie Aufmerksamkeitsfelder an den Zuwegungen, um sehbehinderten und blinden Menschen eine sichere Orientierung zu bieten.
- **Ausreichende Bewegungsflächen:** Dimensionierung des Wartebereichs mit einer lichten Breite von mindestens 2,00 m (besser 2,50 m), um Begegnungsverkehre und das Rangieren mit Rollstühlen oder Kinderwagen ohne Barrieren zu ermöglichen.
- **Barrierefreie Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten:** Ausstattung der Haltestelle mit einem Wetterschutz, der schwellenlos zugänglich ist. Zudem müssen neben ergonomischen Sitzgelegenheiten auch ausgewiesene Stellflächen für Rollstühle unter dem Dach freigehalten werden.
- **Zwei-Sinne-Prinzip bei der Fahrgastinformation:** Bereitstellung von Informationen sowohl für das Auge als auch für das Ohr. Dies beinhaltet gut lesbare, kontrastreiche Fahrpläne in passender Höhe, dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) mit großer Schrift sowie idealerweise ein akustisches Ansagesystem ("Vorlesefunktion" per Taster) für Sehbehinderte.
- **Kontrastreiche Gestaltung:** Visuelle Abhebung von Masten, Papierkörben und Unterständen vom Hintergrund, um Unfälle durch Kollisionen zu vermeiden.

Die räumliche Analyse des Projektraumes (vgl. Abbildung 3.10) verdeutlicht eine nahezu flächendeckende Erschließung des Siedlungsgebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr. Unter Anlegung eines standardisierten Einzugsradius von 500 Metern um die vorhandenen und geplanten Bushaltestellen wird ersichtlich, dass insbesondere das dicht bebaute Stadtzentrum sowie die östlichen und südlichen Quartiere durch eine dichte, sich überlagernde Kaskade von Haltestellenradien vollständig abgedeckt sind. Auch der westlich gelegene Bereich ist durch eine eigenständige Haltestelle großflächig angebunden. Der geplante Standort am östlichen Kreisverkehr schließt die dortige Netzlücke optimal und stellt sicher, dass auch der angrenzende Gewerbebereich sowie die östlichen Siedlungsränder komfortabel innerhalb der fußläufigen Distanz liegen. Unerschlossene Freiflächen im Projektraum beschränken sich ausschließlich auf landwirtschaftliche Nutzflächen an den äußeren Plangrenzen im Norden und Süden, sodass für das gesamte relevante Wohn- und Gewerbegebiet eine lückenlose ÖPNV-Erreichbarkeit gewährleistet ist.

Bundesstraße 202

Entlang der Bundesstraße 202 wird die Situation für den Fußverkehr durch den geplanten Straßenumbau (vgl. Maßnahme M 03 - Radwegenetz) maßgeblich verbessert. Durch die bauliche und verkehrliche Entflechtung bzw. Entzerrung der Verkehrsarten – insbesondere durch die Verlagerung des richtungsbezogenen Radverkehrs auf einen eigenen Schutzstreifen auf der Fahrbahn – wird der verbleibende Seitenraum für zu Fuß Gehende entlastet und deutlich aufgewertet.

An den Einmündungen entlang der B 202 werden barrierefreie Querungsstellen im Längsverkehr mit taktilen Leiteinrichtungen für sehbehinderte Menschen integriert. Zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Überwindung der Trennwirkung der B 202 wird eine Kette von insgesamt fünf aufeinander abgestimmten Querungshilfen von Westen nach Osten realisiert:

- Erste Querungsstelle (Bahnhof / B-Plan 3): Im westlichen Zulaufbereich wird eine Mittelinsel für ein sicheres, zweistufiges Queren der Fahrbahn eingerichtet. Um den dafür erforderlichen Raum zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, kann, durch die Rückverziehung des Linksabbiegestreifens, Raum für die Unterbringung einer Mittelinsel geschaffen werden.
- Zweite Querungsstelle (B-Plan 18): Im Zuge der Netzanbindung des neuen Plangebiets B-Plan 18 wird eine weitere Mittelinsel installiert. Diese dient gleichzeitig der direkten und sicheren fußläufigen Anbindung des gegenüberliegenden Parkplatzes.
- Dritte Querungsstelle (Parkplätze): Diese Querungshilfe wird positioniert, um die dortigen Parkplatzflächen durch eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) sicher an das übergeordnete Fußwegenetz anzubinden und gesteuerte Querungsbeziehungen zu schaffen.
- Vierte Querungsstelle (Wohnmobilstellplatz / Hafen): Direkt gegenüber dem Wohnmobilstellplatz und dem Hafenbecken wird eine Querungshilfe platziert. Sie gewährleistet eine komfortable und direkte Anbindung der touristischen Infrastruktur sowie der Hafenanlagen für den Fußverkehr.
- Fünfte Querungsstelle (Übergang Innerorts / Außerorts): Am östlichen Ortsausgang wird eine Sprunginsel integriert. Diese dient am sensiblen Übergang des Geschwindigkeitsniveaus sowohl dem Fußverkehr als auch der sicheren Überleitung und dem Seitenwechsel des Radverkehrs.

Zur Erschließung und Anbindung neuer Wohn- und Entwicklungsflächen wird empfohlen eine neue Fußwegeverbindung (pinke Linie) zu realisieren. Diese stellt eine direkte und sichere Verbindung zwischen dem Fußwegenetz, dem neuen Plangebiet des B-Plans 18 sowie dem Gewerbegebiet her, was die Attraktivität kurzer Wege im Alltag weiter stärkt.

5.5 M 05 - Mobilitätsmaßnahmen

Zur Flankierung des Mobilitätskonzeptes wird die Umsetzung eines integrierten Bündels an begleitenden Mobilitätsmaßnahmen empfohlen. Diese Maßnahmen sollten darauf abzielen, den Umstieg vom eigenen Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu erleichtern, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern sowie die Barrierefreiheit und die soziale Teilhabe im gesamten Stadtgebiet zu stärken. Die folgende Abbildung zeigt eine grobe Lokalisierung der Maßnahmenvorschläge:

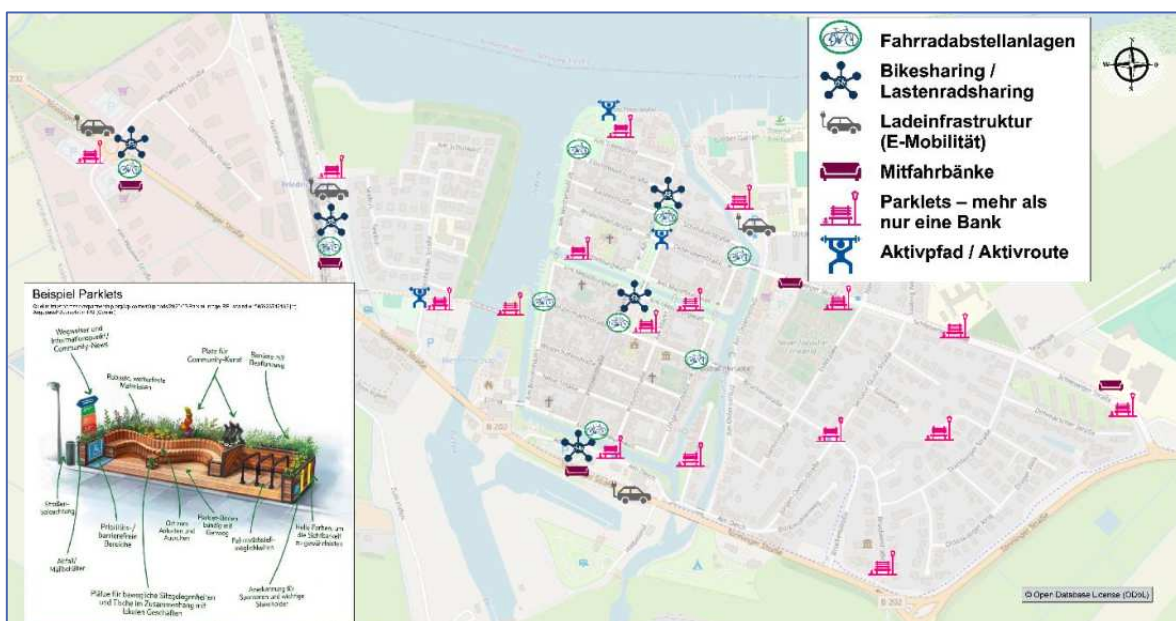


Abbildung 5.10: Übersicht der Mobilitätsmaßnahmen

Fahrradabstellanlagen und E-Mobilität

Zur Attraktivierung des Radverkehrs im Alltag und im Tourismus wird empfohlen, die Parkplatzinfrastruktur für Fahrräder an zentralen Schnittstellen (u. a. am Bahnhof, am Parkplatz P3 sowie an den Rändern des Altstadt-kerns, an den Schnittstellen zu den Fahrradachsen) qualitativ aufzuwerten:

- Witterungsschutz: Es sollten überdachte Abstellanlagen an zentralen Standorten errichtet werden, die Schutz vor Regen bieten und die ganzjährige Nutzungsbereitschaft erhöhen.
- Diebstahlschutz und Komfort: Zum Schutz vor Diebstahl wird die Installation sicherer Systeme wie stabiler Anlehnbügel, Doppelstockparker sowie Sammelschließanlagen (Bahnhof) dringend empfohlen.
- E-Bike-Ladepunkte: Direkt in diese zentralen Abstellanlagen sollten Ladepunkte für E-Bikes integriert werden, um ein unkompliziertes Nachladen während des Parkens zu ermöglichen.

Bikesharing und Lastenrad-Sharing

Als Ergänzung zum klassischen ÖPNV und zur Überwindung der „letzten Meile“ wird die Etablierung eines modernen Sharing-Systems nahegelegt:

- Stufe 1 (Zentrales Basisnetz): Der Aufbau des Netzes sollte zunächst an den drei wichtigsten Knotenpunkten im Projektraum erfolgen. Es werden feste Verleihstationen zentral auf dem Marktplatz, direkt am Bahnhof sowie im Gewerbegebiet errichtet, um Pendlerverkehre und Alltagswege sofort effektiv zu bedienen.
- Stufe 2 (Netzerweiterung): In einer zweiten Umsetzungsphase wird das System bedarfsgerecht erweitert. Hierbei sollte der Altstadt kern um jeweils eine nördliche und eine südliche Station ergänzt werden, um eine noch feinmaschigere Abdeckung zu gewährleisten.
- Lastenradsharing: Das Angebot an den Stationen sollte auch Spezialräder zur Lastenbeförderung umfassen, um Einkäufe und die Mobilität von Familien ohne eigenen Pkw (im Urlaub) zu unterstützen.
- Digitale Integration: Es wird empfohlen, die Buchung und Abrechnung einheitlich über eine Stadt-App oder überregionale Mobility-as-a-Service-Apps (MaaS) abzuwickeln, um den Zugang so niedrigschwellig wie möglich zu gestalten.

Mitfahrbänke zur ÖPNV-Ergänzung

Insbesondere zur besseren Anbindung des Umlands und zur Schließung von Taktlücken im Busverkehr empfiehlt sich die Aufstellung von Mitfahrbänken an strategischen Punkten:

- Westlicher Bereich (Gewerbegebiet / Kreisel): Eine Station liegt am östlichen Kreisverkehr der B 202. Sie sichert die Anbindung des Gewerbebereichs und der östlichen Siedlungsränder für das Auspendeln oder die Rückfahrt in den Ortskern.
- Westlicher Bereich (Bahnhof / B 202): Eine Station befindet sich direkt am Bahnhof bzw. dem westlichen Zugangsbereich. Sie dient als Verknüpfungspunkt zur intermodalen Weiterreise und fängt Verkehre im Umfeld des B-Plans 3 ab.
- Südlicher Altstadttrand (Parkplatz P3): Eine weitere Bank ist strategisch wichtig am zentralen Parkplatz P3 an der Treene positioniert. Sie liegt direkt an der Schnittstelle zur südlichen Fußgängerachse und bindet den dortigen Umsteigepunkt an.
- Nordöstlicher Altstadttrand (Edeka, Übergang *Brückenstraße*): Platziert direkt am Edeka-Markt deckt dieser Standort den zentralen Punkt der täglichen Nahversorgung ab. Er ermöglicht es Einkaufenden, den Rückweg mit schweren Taschen ohne eigenen Pkw zu organisieren.
- Östlicher Bereich (Schule / Bildungszentrum): Diese Bank ist im Umfeld der Schule positioniert. Sie bietet Schüler*innen nach Unterrichtsende sowie hier Beschäftigten eine flexible und sichere Möglichkeit für spontane oder verabredete Fahrgemeinschaften.

Die Bänke sollten an gut einsehbaren, definierten Standorten platziert werden. Neben einer klaren Beschilderung mit ausklappbaren Zielpiktogrammen zur Signalisierung des gewünschten Fahrtorts sollte auch ein integriertes „Pause-Schild“ vorgesehen werden. Dieses ermöglicht es verweilenden Personen, zu signalisieren, dass sie lediglich eine Rast einlegen und keine Mitfahrgelegenheit suchen.

Um ein harmonisches und hochwertiges Stadtbild zu gewährleisten, sollte die gestalterische Optik der Bänke eng an das Design der Parklets (siehe Punkt 5) angepasst werden, beispielsweise durch die Verwendung analoger Holz- und Metallelemente sowie integrierter Pflanzkübel.

Das System soll das spontane Zusammenfahren erleichtern, Einzelfahrten mit dem Pkw reduzieren und über die Stadt-App digital unterstützt werden. Darüber hinaus eignen

sich die Bänke durch ihre hohe Erkennbarkeit und feste Verortung ideal als Treffpunkt für vorab privat verabredete Fahrgemeinschaften.

Parklets zur Aufwertung des Straßenraums

Um ehemals fahrzeugdominierte Bereiche in lebendige Begegnungsorte umzuwandeln, wird der gezielte Einsatz von Parklets auf bisherigen Pkw-Stellflächen im Altstadtbereich empfohlen:



Abbildung 5.11: Beispiel Parklets

(Quelle: Quelle: <https://crossriverpartnership.org/wp-content/uploads/2020/07/Parklet-image-RP--scaled-e1595923742132.jpg>
Angepasst/Übersetzt mit KI (Gemini))

Die modular aufgebauten Plattformen sollten neue Sitzgelegenheiten, kleine Treffpunkte und grüne Mikro-Oasen schaffen. Integrierte Pflanzkübel, Stauden und kleine Bäume sind ideal, um Schatten zu spenden und sommerlicher Hitze im verdichteten Altstadtkern entgegenzuwirken.

Es wird empfohlen, auf austauschbare Module (Sitzbänke, Tische, Infoelemente oder integrierte Fahrradparker) zu setzen, damit die Parklets saisonal angepasst und vielfältig für Nachbarschaftstreffs oder kleine kulturelle Aktionen genutzt werden können.

Aktivpfade und Aktivrouten im öffentlichen Raum

Zur Förderung der Bewegung im Alltag und zur Steigerung der Attraktivität der Fußwege (insbesondere entlang der neuen touristischen Route an der Treene und auf den Schulwegen) sollten Aktivpfade eingerichtet werden:

- **Niedrigschwellige Angebote:** Entlang bestehender Grünzüge, Promenaden und Wegeverbindungen sollten markierte Routen ausgewiesen werden, die ohne komplexe Sportgeräte funktionieren und spontan im Alltag nutzbar sind.
- **Integrierte Übungsstationen:** Es empfiehlt sich, kleine, unaufdringliche Module am Wegesrand zu installieren, die zu kurzen Übungen für Balance, Kraft, Koordination und Mobilität einladen, um die Gesundheit aller Altersgruppen zu fördern und die Aufenthaltsqualität im Freiraum erheblich zu steigern.

5.6 Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung

Die zweite Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Mobilitätskonzeptes folgte einer dreistufigen, transparenten Struktur, um eine fundierte und konstruktive Diskussion zu gewährleisten. Zu Beginn der Veranstaltung wurde den Teilnehmenden der aktuelle Arbeitsstand der Bestands- und Defizitanalyse im Rahmen eines kurzen Impulsreferats vorgestellt. Dies diente dazu, eine gemeinsame Wissensbasis über die verkehrlichen Schwachstellen im Stadtgebiet zu schaffen. Im Anschluss wurden fünf konkrete, ausgearbeitete Maßnahmensteckbriefe präsentiert – vgl. Abbildung 5.12/**Anlage 2**. Diese Steckbriefe deckten zentrale Handlungsfelder ab: *Parkraumorganisation*, *Parkleitsystem*, *Fußwegenetz*, *Radwegenetz* sowie flankierende *Mobilitätsmaßnahmen*.

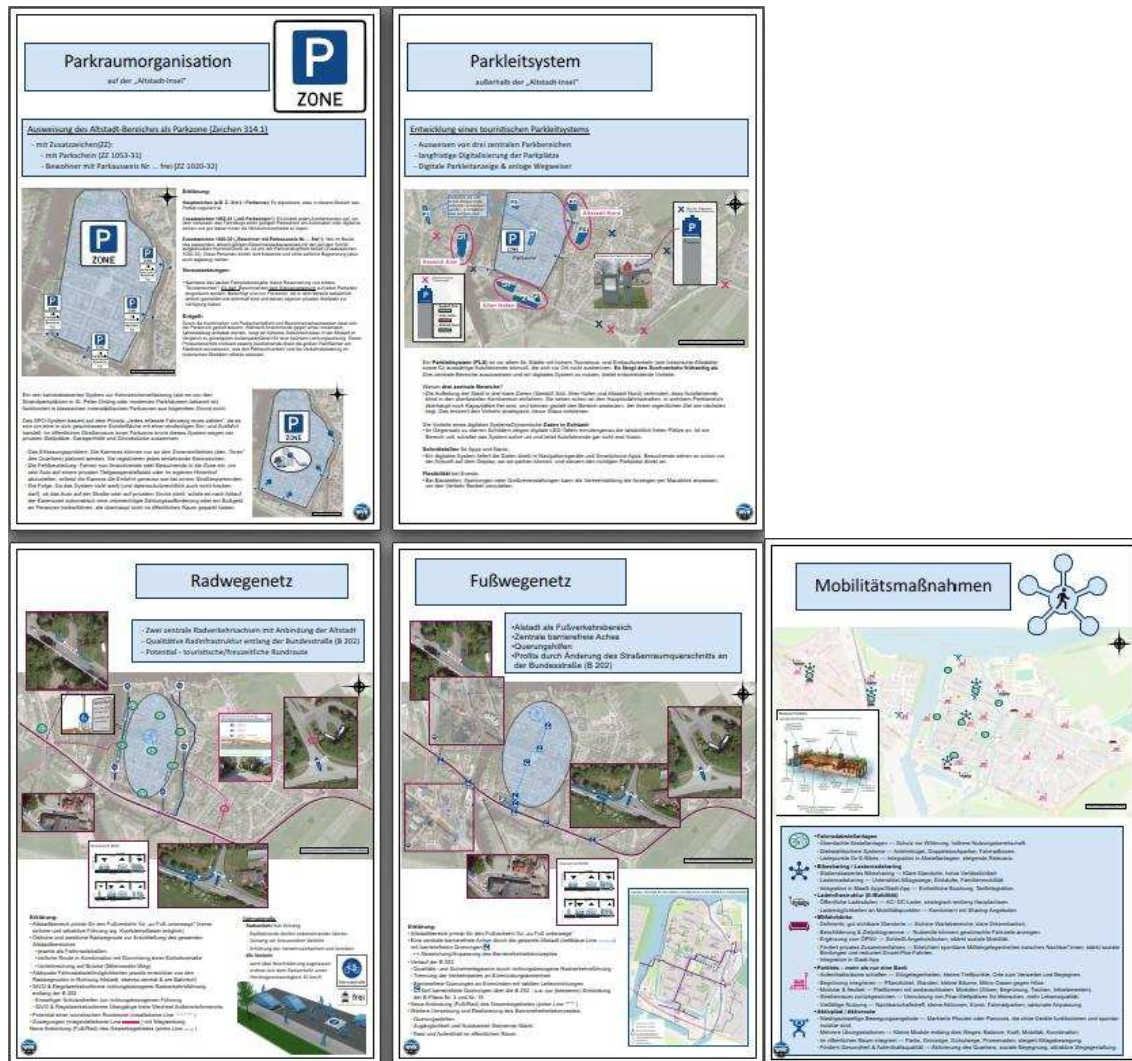


Abbildung 5.12: Vorgestellte Maßnahmensteckbriefe der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im finalen Arbeitsschritt waren die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, die vorgestellten Steckbriefe sowohl quantitativ als auch qualitativ zu bewerten. Die Bewertung erfolgte über ein dreistufiges Votierungssystem („finde ich gut!“, „finde ich gut, ABER“ und „finde ich nicht gut!“) sowie über handschriftliche Detailkommentare auf Feedbackbögen.

Die statistische Auswertung der vergebenen Punkte zeigt ein differenziertes Meinungsbild. Insgesamt stießen die Vorschläge auf eine hohe Grundakzeptanz, wobei die Handlungsfelder *Parkraumorganisation* und *Radwegenetz* die polarisierendsten Diskussionen hervorriefen.

Die folgende Tabelle dokumentiert die statistische Verteilung der abgegebenen Stimmen pro Mobilitätsmaßnahme, sortiert nach der Gesamtpunktzahl (Gesamtbeteiligung pro Zeile):

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

Das Fußwegenetz und das Parkleitsystem weisen die höchste relative Zustimmung bei gleichzeitig minimaler Ablehnung auf. Die Parkraumorganisation erhielt zwar die meisten positiven Stimmen (11), generierte jedoch auch den stärksten expliziten Widerspruch (5 Gegenstimmen). Das Radwegenetz zeigt das uneinheitlichste Bild und ist stark von Vorbehalten („gute Maßnahme, aber...“) geprägt.

Die handschriftlichen Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger liefern wertvolle qualitative Hinweise und konkrete Prüfaufträge für die verkehrsplanerische Umsetzung.

Parkraumorganisation & Bewohnerparken (Bewertung: Kontrovers / Polarisierend)

Dieses Handlungsfeld bewegt sich im Spannungsfeld zwischen sozialer Verträglichkeit, Einzelhandelsinteressen und effektiver Verkehrssteuerung.

- **Kritikpunkte und Ängste (Votierung: ROT):**

- Es wird befürchtet, dass kostenpflichtige Parkplätze die Kundschaft des örtlichen Einzelhandels abschrecken könnten.
- Eine finanzielle Mehrbelastung der Bürger für das Parken vor der eigenen Haustür wird entschieden abgelehnt. Alternativ wird gefordert, die Altstadt ausschließlich für Anlieger freizugeben.
- Es wird vorgeschlagen, jedem Haushalt mindestens einen Bewohnerparkausweis („Einwohner-Ausweis“) komplett kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Zudem wird auf eine Bürgerbefragung (vor ca. 3–4

Jahren) verwiesen, bei der sich eine Mehrheit gegen Straßensperrungen ausgesprochen hatte.

- **Zustimmung und Kompromisslinien (Votierung: GRÜN / GELB):**

- Befürworter sehen in einer moderaten Jahresgebühr für Anwohner eine gerechte Entlastung, während touristischer Suchverkehr mit „großem Geldbeutel“ über hohe Parkgebühren gesteuert werden soll.
- Um den „Stadt-Frieden“ und die soziale Teilhabe nicht zu gefährden, wird ein virtueller Bewohnerausweis zu einem sozial verträglichen Tarif von ca. 20–30 Euro pro Jahr angeregt, der unbürokratisch Zugang zu allen Parksektoren gewährt.
- Für Erledigungen des täglichen Bedarfs (z. B. schnelle Besorgungen im Handel oder Abholungen) wird die Einrichtung einer kurzzeitigen, kostenfreien Parkmöglichkeit (sogenannte „Brötchen-Taste“) ausdrücklich gefordert.
- *Planerischer Grundsatzkommentar aus der Bürgerschaft:* Es gibt kein Grundrecht auf kostenlose Parkplätze für Erst-, Zweit- oder Drittfahrzeuge im öffentlichen Raum – hierfür sind klare, überprüfbare Regelungen zwingend notwendig.

Parkleitsystem (Bewertung: Sehr Positiv)

Das Parkleitsystem wird als Schlüssel zur Verkehrsberuhigung verstanden.

- Nutzen: Eindeutige Hinweise und digitale/analoge Lenkungssysteme an den Einfallstraßen werden als hocheffektiv bewertet, um unnötigen Parksuchverkehr gar nicht erst in die sensible Altstadt entstehen zu lassen.
- Prüfauftrag: Für eine barrierefreie Teilhabe älterer Generationen muss das System zwingend analog und offline funktionieren. Informationen dürfen nicht exklusiv über Smartphone-Apps abrufbar sein.

Fußwegenetz & Barrierefreiheit (Bewertung: Durchweg Positiv)

Die Stärkung des Fußverkehrs genießt unumstrittene Priorität, wurde mit 0 Gegenstimmen bewertet und als „unabdingbar“ eingestuft.

- Begründung: Angesichts der alternden Gesellschaft ist der barrierefreie Ausbau der Gehwege ein zentrales Anliegen der Daseinsvorsorge.

Radwegenetz (Bewertung: Konstruktiv / Skeptisch)

Die Förderung des Radverkehrs wird prinzipiell begrüßt, die Umsetzung jedoch pragmatisch hinterfragt.

- **Zustimmung:** Maßnahmen, die die objektive und subjektive Sicherheit beim Radfahren erhöhen, werden vollumfänglich unterstützt.
- **Ergänzungsvorschlag:** Fahrradparkplätze sollten nicht irgendwo, sondern gezielt und gebündelt an den zentralen Eingangsbereichen und verkehrlichen Übergangspunkten der Stadt eingerichtet werden.
- **Umsetzungsrisiko:** Es wird von Bürgerseite angemerkt, dass sich Abstimmungen und Genehmigungsprozesse mit dem zuständigen *Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV)* erfahrungsgemäß kompliziert gestalten könnten.

Flankierende Mobilitätsmaßnahmen – Beispiel „Parklets“ (Bewertung: Überwiegend Positiv)

Innovative Stadtmöbel zur Umnutzung von Parkraum stießen auf reges Interesse.

- **Chancen:** Parklets werden als „ausgesprochen großartig“ gelobt, da sie im verdichteten Straßenraum neue Ruhepunkte, konsumfreie Begegnungsorte und zusätzliche Begrünung ins Stadtbild bringen.
- **Prüfaufträge zur Barrierefreiheit und Nutzung:**
 - Parklets müssen gezielt auf die Bedürfnisse von Nutzern mit Rollatoren (mit und ohne Hilfsmittel) ausgelegt werden.
 - Die Standorte sollten strategisch sinnvoll gewählt werden – primär in direkter Nähe zu Arztpraxen, barrierefreien Einkaufsmöglichkeiten und Apotheken, um dort als Pausenstationen zu dienen. Eine zusätzliche Überdachung als Wetterschutz wird empfohlen.
 - *Denkmalschutz-Vorbehalt:* Bei der Gestaltung und Aufstellung im historischen Stadtkern sind die Vorgaben des Denkmalschutzes zwingend vorab zu prüfen.

5.7 Kleinst- und Grundsatzmaßnahmen

- **Barrierefreie Wege im Längsverkehr**

- Barrierefreie Wege im Längsverkehr sollten so gestaltet werden, dass sie von allen Personen sicher und komfortabel genutzt werden können. Empfohlen wird der Einsatz durchgängig barrierefreier Oberflächen, die eben, rutschhemmend und frei von störenden Kanten ausgeführt sind. Zudem sollten bestehende Engstellen vermieden oder beseitigt werden, um ausreichend Bewegungsraum für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und andere Mobilitätshilfen sicherzustellen. Auf diese Weise entsteht ein durchgehend nutzbares, gut wahrnehmbares und inklusives Wegenetz, das die selbstständige Mobilität im Alltag stärkt.

- **Einheitliche Wegweisung**

- Es wird empfohlen, eine einheitliche und durchgängige Wegweisung für Fuß- und Radverkehre umzusetzen, um Orientierung, Sicherheit und Wiedererkennbarkeit im Wegenetz zu verbessern. Eine konsistente Gestaltung der Wegweiser – hinsichtlich Farbgebung, Symbolik, Schriftgrößen und Positionierung – erleichtert die intuitive Nutzung und unterstützt insbesondere ortsunkundige Personen. Ergänzend sollte die Wegweisung mit den übergeordneten Rad- und Fußverkehrsnetzen abgestimmt werden, sodass wichtige Ziele, Umsteigepunkte und Querungsstellen klar erkennbar und durchgängig ausgeschildert sind. Dadurch entsteht ein verständliches, nutzerfreundliches und barrierearmes Leitsystem im gesamten Stadtgebiet.

- **Schulwegsicherheit und Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs**

- Die Verbesserung der Schulwegsicherheit soll in Friedrichstadt künftig als eigenständiges Handlungsfeld berücksichtigt werden. Eine detaillierte Bewertung der heutigen Situation im unmittelbaren Umfeld der Grundschule ist derzeit aufgrund der laufenden Baumaßnahmen und der damit verbundenen provisorischen Verkehrsführung nicht belastbar möglich. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sollte die Verkehrssituation erneut untersucht und der Handlungsbedarf überprüft werden.
- Unabhängig davon ist bereits heute erkennbar, dass insbesondere der Hol- und Bringverkehr zu Schulbeginn und Schulende zu unübersichtlichen und

konfliktträchtigen Situationen führt. Daher sollten nach Abschluss der Baumaßnahmen die Einrichtung von Hol- und Bringzonen in fußläufiger Entfernung zur Schule („Kiss-and-Go-Zonen“), eine Neuordnung der Park- und Haltesituation sowie die Sicherung von Querungsstellen und Sichtbeziehungen geprüft werden.

- Darüber hinaus wird empfohlen, das Thema Schulwegplanung künftig übergeordnet zu behandeln. Hierzu zählen die Erstellung bzw. Fortschreibung eines Schulwegplanes, die systematische Analyse von Schulwegen und Gefahrenstellen sowie Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. Ziel ist es, mehr Kindern einen sicheren und selbstständigen Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu ermöglichen und den Hol- und Bringverkehr langfristig zu reduzieren.

5.8 Grobe Kostenschätzung der Maßnahmen

Abschließend erfolgt eine erste grobe Abschätzung der Baukosten. Hierbei werden die in der folgenden Tabellen aufgeführten Maßnahmen bzw. Maßnahmenvarianten berücksichtigt. Nicht enthalten sind u.a. Planungskosten sowie die Kosten für potentiellen Grunderwerb. Weiterhin ist zu erwähnen, dass die tatsächlichen Kosten nach einer detaillierten Entwurfsplanung und dem Hinzuziehen von Bodengutachten und Vermessungen von den ersten Kostenschätzungen abweichen können.

Tabelle 5.2: Grobe Kostenvorabschätzung der Maßnahmen

Kostenposition	Baukosten
M 01 Neuordnung des Ruhenden Verkehrs	50.000-100.000
Ausweisung Parkzone	
Einrichtung von Ladezonen	
Parkraumüberwachung	
M 02 Parkleitsystem	350.000-550.000
Übersicht Parkleitsystem	
Beschilderung Parkplätze	
Digitale Auslastungserfassung der Parkplätze	
Dynamische Parkleitanzeige	
Statische Wegweiser	
M 03 Radwegenetz	1.500.000-2.000.000
Fahrradstraßen	
Ausbau B202	
Übergänge	
Touristische Freizeitroute	
M 04 Fußwegenetz	750.000-1.500.000
Barrierefreiheit auf Hauptrouten	
Bushaltestellen (45.000 - 50.000 €/Seite)	
Querungshilfen (30.000 - 50.000 €/Stück)	
M 05 Mobilitätsmaßnahmen	o.A.
<u>Fahrradabstellanlagen</u> Überdachte Abstellanlagen mit 10 Plätzen: 12.000 -25.000€ Abschließbare Fahrradboxen mit 4 Plätzen: 4.000-7.500€ Anlehnbügel (je Stück): 150-300€	
<u>Bikesharing- & Lastenradstationen:</u> Smarte Verleihstation (Physische Dockingstation für 6–8 Räder): 8.000 € bis 15.000 € E-Bikes: 2.500 € bis 3.500 € je Verleih-E-Bike E-Lastenräder: 4.500 € bis 6.500 € je Lastenrad	
<u>Ladeinfrastruktur:</u> E-Bike-Ladepunkt (integriert in Abstellanlage, 3–4 Anschlüsse): 1.500 € bis 3.500 € (bei vorhandenem Netzanschluss) Öffentliche Pkw-AC-Ladesäule (Normal-Ladestation, 2 x 22 kW): 6.000 € bis 12.000 € Öffentliche Pkw-DC-Ladesäule (Schnellladestation, ab 50 kW): 25.000 € bis 45.000 € (stark abhängig von den erforderlichen Tiefbauarbeiten und der Netzkapazität vor Ort)	
<u>Mitfahrbänke:</u> Design-Mitfahrbank mit klappbarem Schildersystem: 3.000 € bis 5.500 €	
<u>Parklets (auf Pkw-Stellplätzen)</u> Modulares Parklet (Größe ca. 1 Pkw-Stellplatz, Holz-Stahl-Konstruktion): 10.000 € bis 20.000 € Erweitertes Parklet (Größe ca. 2 Pkw-Stellplätze, barrierefreie Rampen): 25.000 € bis 40.000 €	
<u>Aktivpfade / Aktivrouten</u> Einzelnes Bewegungs- / Übungsmodul im öffentlichen Raum: 2.000 € bis 5.000 € Aktivpfad-Gesamtstrecke (ca. 5 Stationen entlang der Treene): 15.000 € bis 35.000 €	

5.9 Förderhorizont

Die Finanzierung der von Infrastrukturen stellt in Deutschland für viele Städte und Gemeinden eine große Herausforderung dar. Auch Friedrichstadt ist hiervon betroffen und muss für die Maßnahmenumsetzung langfristig Gelder in den Haushalt einplanen. Neben der regulären Finanzierung für Infrastrukturprojekte ist die Einbeziehung der Baulasttragendem sowie weiterer Akteure, wie z.B. Betreibende von Ladeinfrastrukturen, notwendig. Hierbei wurde in den letzten Jahren vermehrt auch auf eine gemeinsame Finanzierung gesetzt (z.B. anteilig Gemeinde, anteilig LBV.SH). Aus diesem Grund ist es umso wichtiger Planungen mit allen beteiligten Akteuren anzugehen und im besten Fall bereits zum Auftakt bereits alle Akteure an einen Tisch zu holen.

Neben der Finanzierung durch Baulasttragende und/oder Akteure bietet sich für Gemeinden eine breite Förderkulisse. Insbesondere Infrastrukturprojekte des Umweltverbundes weisen umfassende Fördermöglichkeiten auf. Folgende Fördermöglichkeiten/Förderadressen sind für Friedrichstadt von Relevanz:

- [Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein \(GVFG-SH\)](#)
- [Förderfibel \(Förderprogramme für Radverkehrsprojekt finden\) – Mobilitätsforum Bund](#)
- [Förderdatenbank Bund, Länder, EU \(Fördersuche mit Stichworten möglich\)](#)
- [AktivRegion Schleswig-Holstein](#)
- [NAH.SH Förderungen \(Bike&Ride, Bahnhöfe und ihr kommunales Umfeld \(Stationsprogramm\), Rund ums Rad\)](#)

Ergänzend zu harten, baulichen Infrastrukturmaßnahmen spielt der Bereich der „weichen“ Maßnahmen (Mobilitätsmanagement, Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung) eine ebenso entscheidende Rolle. Erst durch diese Maßnahmen werden neue Infrastrukturen von der Bevölkerung auch wahrgenommen und genutzt.

Auch hier gibt es in Schleswig-Holstein sowie auf Bundesebene zahlreiche (teils vorgefertigte oder voll geförderte) Initiativen, Aktionen und Netzwerke, die Kommunen direkt nutzen und anstoßen können, ohne das Rad neu erfinden zu müssen. Unter weichen Maßnahmen versteht man Informations-, Kommunikations-,

Organisations- und Marketingansätze, die das Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen.

Geförderte Kampagnen & Mitmach-Aktionen

Viele etablierte Formate bieten Kommunen fertige Konzepte, Werbematerialien und PR-Unterstützung:

- **STADTRADELN (Klima-Bündnis):**
 - Konzept: Ein dreiwöchiger Wettbewerb zur Radförderung und Klimaschutz-Sensibilisierung in der Kommune.
 - Vorteil/Förderung: Das Land Schleswig-Holstein fördert die Teilnahmegebühren für Kommunen im Land oft zentral oder bezuschusst diese (u. a. über die Kooperation mit RAD.SH), sodass der finanzielle und administrative Aufwand für die Kommune minimal ist. Zusätzlich liefert die *RADar!*-App wertvolle Datensätze zu Mängeln und Vielfahrer-Routen.
- **Aktion „Schulwegplanung“ & Schulisches Mobilitätsmanagement:**
 - Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“ oder geförderte *Busschulungen / Fahrrad-Monitore*.
 - Hier stehen oft Lehrmaterialien und Aktionspakete über das Landesschulministerium, Verkehrswachten oder die DGUV kostenlos zur Verfügung, um Hol- und Bringverkehre („Elterntaxis“) vor Schulen einzudämmen.
- **Europäische Mobilitätswoche (EMW):**
 - Jedes Jahr vom 16. bis 22. September. Das Umweltbundesamt (UBA) stellt kostenlose Leitfäden, Plakate und Aktionsideen bereit, mit denen Kommunen temporäre Umgestaltungen (z. B. Pop-up-Radwege, autofreie Tage, Straßenfeste) erproben können.

Netzwerke, Beratungs- und Bildungsangebote

Kommunen müssen Planungs- und Kommunikationskonzepte nicht isoliert entwickeln, sondern können auf bestehende Kapazitäten zurückgreifen:

- **RAD.SH (Kommunales Netzwerk für den Radverkehr in Schleswig-Holstein):**

- Mitgliedskommunen profitieren von kostenlosen Musterdokumenten, Leitfäden (z. B. für Abstellanlagen, Baustellenführung), Fachtagungen und direkter Beratung für die Öffentlichkeitsarbeit.
- **Klimaschutz- und Energieagentur Schleswig-Holstein (EKSH):**
 - Bietet regelmäßig Förderungen, Wettbewerbe und Impulsberatungen für kommunale Mobilitätsprojekte sowie Schulungsangebote für Verwaltungsmitarbeitende.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM):**
 - Kommunen können als Vorbild vorangehen oder lokale Unternehmen unterstützen. Über Bundesinitiativen (z. B. „*mobil gewinnt*“ oder Angebote der IHKs) gibt es geförderte Erstberatungen für Fuhrpark-Umstellungen, Jobräder oder ÖPNV-Jobtickets.

Förderfähigkeit im Rahmen von Konzeption & Förderprogrammen

Viele Fördergebende erkennen mittlerweile an, dass reine Asphaltierungsarbeiten ohne Begleitkommunikation oft wirkungslos bleiben. Deshalb gilt:

- **Kommunalrichtlinie (Nationale Klimaschutzinitiative - NKI):**
 - Über das Modul „Klimaschutzmanagement“ bzw. spezifische Sach- und Personalkostenförderungen können gezielt Stellen für Mobilitätsmanager:innen bezuschusst werden, die genau diese weichen Maßnahmen koordinieren und umsetzen.
- **LPW / Sonderprogramme:**
 - Begleitende Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligungsformate (z. B. Mobilitätsforen, Online-Umfeldanalysen) sowie Eröffnungs- und Marketingaktionen für neue B+R-Anlagen oder Radrouten sind in vielen Fällen im Rahmen des Gesamtprojekts förderfähig.

6 FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept für die Stadt Friedrichstadt liegt eine umfassende und zukunftsweisende Grundlage für die systematische sowie nachhaltige Verkehrsentwicklung der historischen Holländerstadt vor. Aufbauend auf einer detaillierten fachlichen Bestandsanalyse sowie den wertvollen Rückmeldungen aus der zweistufigen Bürgerbeteiligung konnten die verkehrlichen Defizite für alle Verkehrsteilnehmenden präzise lokalisiert und passgenaue Lösungsansätze erarbeitet werden.

Bei allen im Rahmen des Konzeptes entwickelten Schlüsselmaßnahmen – von der sozialverträglichen Parkraumorganisation über die barrierefreie Fuß- und Radverkehrsförderung bis hin zu smarten Lenkungssystemen – handelt es sich um strategische Impulse zur Steuerung der künftigen Mobilität. Es besteht keine Verpflichtung, alle Maßnahmen vollumfänglich oder zeitgleich umzusetzen. Vielmehr bietet das Konzept der Stadtpolitik ein flexibel nutzbares Baukastensystem, aus dem Einzelmaßnahmen je nach Dringlichkeit und finanziellen Handlungsspielräumen aufgegriffen, vertieft und schrittweise realisiert werden können.

Es wird empfohlen, kurzfristig über politische Beschlüsse Prioritäten zu definieren und erste Schlüsselmaßnahmen festzulegen, die prioritär weiterverfolgt werden sollen (wie beispielsweise die Einführung von Bewohnerparkbereichen, die Anpassung der Gebührenstruktur oder erste Schritte zur Barrierefreiheit im historischen Straßenraum). Über vertiefende Detailplanungen ist in den kommenden Jahren die genaue Umsetzungsfähigkeit zu prüfen. Entsprechende Mittel für Planung und Ausführung sollten bereits vorausschauend in die zukünftigen Haushaltsplanungen der Stadt Friedrichstadt eingestellt werden.

Da die Umsetzung vieler zentraler Maßnahmen nur in enger Abstimmung mit externen Partnern erfolgen kann – darunter die Straßenverkehrsbehörde, der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH), der Kreis Nordfriesland, die Denkmalschutzbehörden sowie örtliche Akteure (wie Schulen, Gewerbe- und Handelsvereine oder ÖPNV-Dienstleister) –, wird eine frühzeitige Einbindung dieser Stellen dringend empfohlen. Die Erfahrungen aus dem bisherigen Planungsprozess zeigen, dass ein kontinuierlicher Dialog mit allen Akteuren sowie eine projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit die Grundvoraussetzung bilden, um eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu sichern und eine zielgerichtete, effektive Umsetzung zu gewährleisten.

Aufgestellt: Neumünster, 11. September 2026

gez.

i.A. Jorna Lindemann

M. Sc.

Wasser- und Verkehrs- Kontor

gez.

i.A. Arne Rohkohl

Dipl.-Ing. (FH)



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)*, 2012.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02),“ 2002.
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*, 2006.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),“ 2011.
- [6] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Straßenverkehrsordnung, StVO*, 2013, Fassung 06.06.2019.
- [7] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Straßenverkehrsordnung, StVO,“ 2013.
- [8] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, VwV-StVO*, 2001, Fassung 08.11.2021.
- [9] KielRegion GmbH, [Online]. Available: www-kielregion.de. [Zugriff am 18. September 2024].
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs,“ 2023.
- [11] AktivRegion, „AktivRegion Schleswig-Holstein,“ [Online]. Available: <https://aktivregion-sh.de/>. [Zugriff am 1 Oktober 2024].
- [12] Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), [Online]. Available: www.nah.sh. [Zugriff am 18. September 2024].
- [13] Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V. (RAD.SH), [Online]. Available: www.rad.sh. [Zugriff am 18. September 2024].

- [14 Land Schleswig-Holstein, Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, *Karte für zentrale Orte und Stadtrandkerne in Schleswig-Holstein*, 2024.
- [15 Statistikamt Nord, „Statistik Nord,“ 31.12.2024. [Online]. Available: https://region.statistik-nord.de/detail/00100000000000000000/1/347/637/#meine_region_subsection13_1102. [Zugriff am 22.07.2026].
- [16 Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Unfallatlas Deutschland,“ Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder, [Online]. Available: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>. [Zugriff am 29.10.2024].
- [17 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*, 2015.
- [18 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs,“ 2010.
- [19 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Straßenentwicklung, *Mobilität in Deutschland*, 2008.
- [20 Landeshauptstadt Kiel, *Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung*, Kassel : IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung, 2021.
- [21 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, *Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB)*, 2000.
- [22 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, *Landesverordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlass von Verordnungen nach § 6a Absatz 5a Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes*, Kiel, 2025.
- [23 Bundesministerin der Justiz und für Verbraucherschutz, *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*, i.d.F. Mai 2026.
- [24 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)*, 2013.