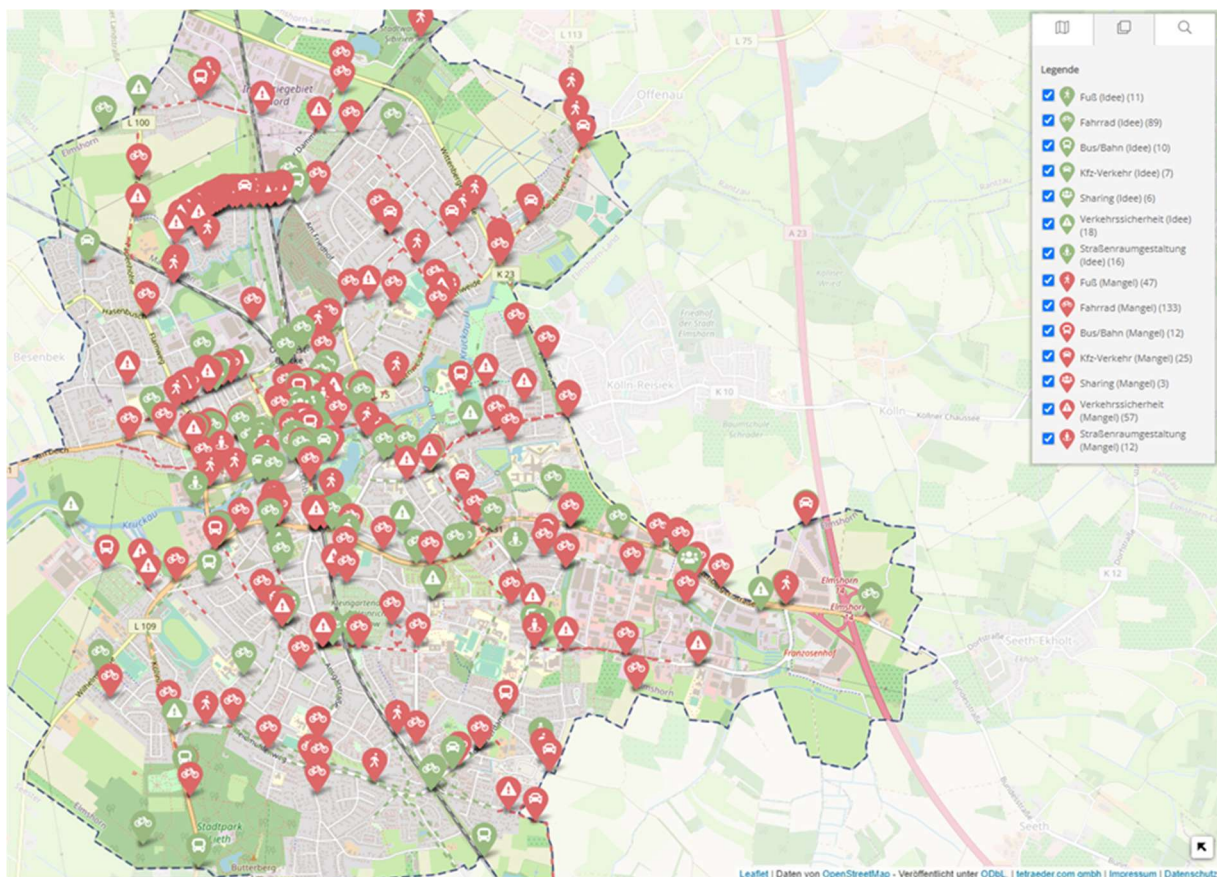


Kurzpapier zu den Ergebnissen der Onlinebeteiligung zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für Elmshorn

Die Stadt Elmshorn stellt zurzeit ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept auf, das als Grundlage für die Entwicklung der Mobilität in Elmshorn bis zum Jahr 2035 dient. Das Mobilitätskonzept umfasst Stärken-Schwächen-Analysen unter anderem zu den Themenbereichen des Fuß- und Radverkehrs, ruhenden sowie fließenden Verkehrs und zum ÖPNV.

Um vorab ein Meinungsbild der Elmshorner und Elmshornerinnen zu erhalten und erste Defizite sowie räumliche Schwerpunktbereiche zu identifizieren, fand im Herbst 2022 eine Onlineumfrage in Form einer interaktiven Karte zur Ausgangslage statt. Die Onlinebeteiligung ist ein Bestandteil der Grundlagen für die Erstellung der Maßnahmen des Handlungskonzeptes.



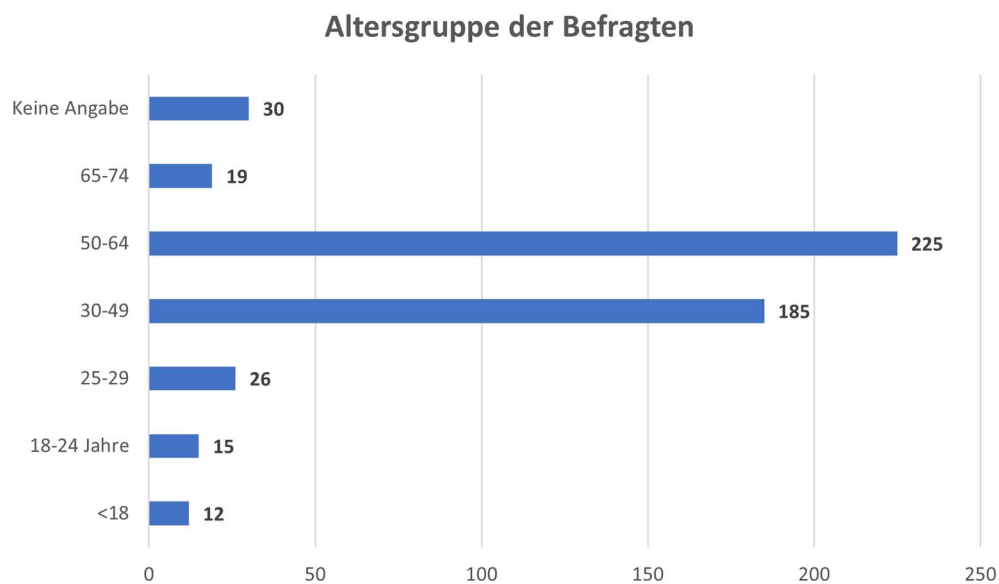
Alle Bürgerinnen und Bürger Elmshorns hatten mit Hilfe der Onlinebeteiligung die Möglichkeit ihre Problemstellen und Hinweise in einer Karte einzutragen. Dabei konnten sie neben Mängeln auch Ideen auf der Karte verorten sowie vorhandene Beiträge kommentieren und mit einem Like oder Dislike versehen.



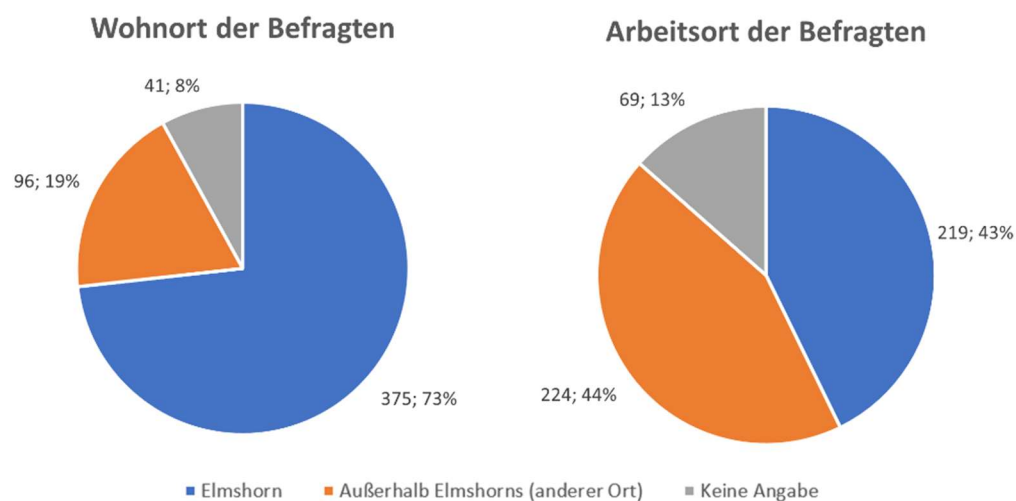
Über 6 Wochen wurden 512 Beiträge (darunter ungefähr 60 % Mängel und 40% Ideen) sowie 291 Kommentare verfasst. Die teils kontroversen Einschätzungen und Kommentare wurden insbesondere zu Themen des Radverkehrs geäußert.

Demografische Daten der Befragten

Die Auswertung der demografischen Daten der Befragten zeigt, dass die meisten verfassten Beiträge mit 44 % von Personen der Altersgruppe 50 bis 64 Jahre stammen, gefolgt von der Altersgruppe 30 bis 49-Jahre.

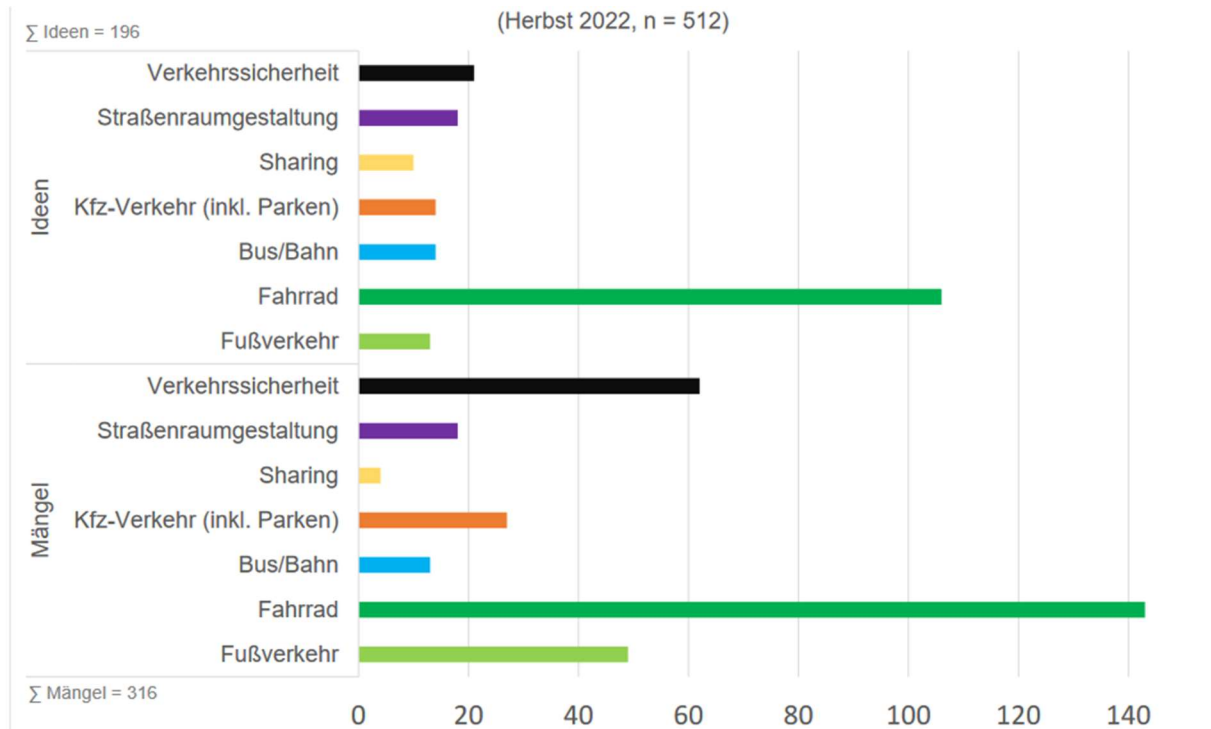


Beim Wohn- und Arbeitsort der Befragten fällt der hohe Anteil an außerhalb von Elmshorn Arbeitenden auf. Etwa 70 % der Befragten wohnen in Elmshorn und etwa 20 % wohnen außerhalb Elmshorns.



Besonders genannte Themenfelder

Bei der Anzahl an verfassten Beiträgen dominiert der Radverkehr - sowohl bei den Mängeln als auch Ideen - gefolgt von der Verkehrssicherheit und dem Fußverkehr. Mit Hilfe der Beiträge konnten erste Aspekte identifiziert werden, die auch für das Mobilitätskonzept relevant sein werden. Zum einen zählen dazu Fahrradschutzstreifen, Fahrradstellplätze, Sitzmöglichkeiten, Standorte für Sharing sowie die faire Verteilung des öffentlichen Raums im Zusammenhang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr (Frage der Straßenraumaufteilung).



Zunächst ist festzustellen, dass Defizite des Fuß- und Radverkehrs sehr häufig im Zusammenhang mit Konflikten zwischen diesen beiden Verkehrsarten stehen. Dabei wünschen sich die Befragten häufig eine **Trennung des Fuß- und Radverkehrs** und eine bessere **Flächenaufteilung**, die Defizite wie zu schmale Gehwege wie beispielsweise in der Schulstraße oder dem Flamweg beheben soll. Als eine weitere Idee wird Shared Space z.B. im Bauerweg beim Übergang in den Tunnel und die Friedensstraße genannt, um für alle Verkehrsteilnehmenden eine Verbesserung zu erzielen.

Bauerweg „Straße für Alle – Shared Space

Fahrradfreundliche Umgestaltung des gesamten Bereiches. Die Stadtentwicklung hat noch aus der Zeit des letzten Jahrtausend vom damaligen Bauausschuss verabschiedete Pläne in der Schublade, die bis jetzt leider nicht umgesetzt und wahrscheinlich in Vergessenheit geraten sind. Egal, aktuell ist das Thema bis heute und sollte zügig neu geordnet und strukturiert werden. Be trifft auch andere Anregungen in diesem Bereich."

Flamweg „Der Flamweg hier ist einfach nur furchtbar. Anstatt der Parkplätze sollten hier die Gehwege breiter gemacht werden und auch ein Radweg gegen die Einbahnstraße entstehen. Aktuell kommen sich alle nur auf dem engen Fußweg in die Quere.“

Als weiteren gemeinsamen Mangel des Fuß- und Radverkehrs werden **Bedarfsampeln** häufig thematisiert. Hierbei stört die Befragten zum einen die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und die Wartezeit an Bedarfsampeln. Hier werden Wünsche nach einer automatischen und gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr schaltenden Grünphase oder einer vom Kfz-Verkehr komplett getrennten, separaten Grünphase genannt. Zum anderen werden Positionen der Bedarfsampeln im Verkehrsraum als ungünstig angesehen, wie z.B. in der Kaltenweide Höhe Wittenberger Straße.

Hamburger Straße „Die Querung vom Krankenhaus über die Hamburgerstr. ist für Fußgänger und Radfahrer als Bettelampel ausgelegt. Bitte abschaffen. Das gilt generell für alle Bettelampeln in der Stadt. Bei Anforderung müssen alle Verkehrsteilnehmer grün bekommen!“

Hamburger Straße/ Eichenkamp (Anforderungstaster der Ampel schlecht erreichbar) - „Wenn man mit dem Rad auf der Hamburger Straße stadtauswärts fährt und nach Rethfeld einbiegen will, ist das neue Gitter zwischen Rad- und Gehweg so gesetzt, dass eine direkte Zufahrt nicht möglich ist. Ein Stück weiter muss man sich vorsichtig um das Gitter herumzirkeln, und sich ein Stück entgegen der Fahrtrichtung auf dem Gehweg zum Verbindungsweg (Rethfeld) zur Schooltwiete (ganz wichtige Radverbindung auch für uns Schüler) begeben. Mein Vorschlag: Rückbau des Gitters (einige Teile wenigstens) um eine direkte Zufahrt zu ermöglichen.“

Gerberstraße - „Warum muss man als Fußgänger erst drücken, um Grün zu bekommen, wird dann aber vom abbiegenden Autoverkehr "aufs Korn" genommen?“

Radverkehr

Auffallend beim Thema Radverkehr ist die hohe Anzahl an Beiträgen, die sich auf bestehende als neu einzurichtende Fahrradstraßen beziehen.

Bei **bestehenden Fahrradstraßen** werden insbesondere die Verkehrsregelungen und die Gestaltung bemängelt und es wird sich gewünscht, die Aufmerksamkeit Kfz-Fahrender zu erhöhen, Verkehrsregelungen zu ändern und damit schließlich die Verkehrssicherheit zu verbessern. Zu den Ideen zählen Beschränkungen der Zufahrt auf „Anlieger frei“, die Einrichtung von Einbahnstraßen, die Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs und Fahrbahnmarkierungen. Aktuelle Defizite in Fahrradstraßen sind außerdem Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sowie das mangelnde Wissen bzw. die absichtliche Nichtbeachtung der Regeln seitens der Kfz-Fahrenden über Verhalten und Regelungen in Fahrradstraßen – wie zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h sowie fehlende Mindestabstände. Konkret wurden an dieser Stelle vor allem die Friedens- und die Amandastraße genannt.

Friedensstraße „Ob hier das Schild Fahrradstraße steht oder nicht. Angenehmer Radfahren tut es sich hier nicht. Schon gar nicht bevorrechtigt. [...]"

Vielleicht eine Lösung: Einbahnstraße für Kfz Richtung Friedensallee, kein Parken auf Fahrbahn, deutlichere Kennzeichnung als "andere" Straße."

Für die Einrichtung **neuer Fahrradstraßen** werden zahlreiche Straßenvorschläge genannt,

Amandastraße „Die Amandastraße ist als Fahrradstraße benannt, das ist auch alles. Nichts ist getan bzgl. Autoverkehr einzuschränken. Parken wie immer, zu schnell wie immer, LKWs wie immer etc. *Vorschlag: Sperren zwischen Moordamm und Roonstraße, so würde auch die Sicherheit der Schulkinder steigen."*

die bei der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts Beachtung finden sollten. Darunter die Straßen: Bauerweg, Gärtnerstraße, Wisch, Nordender Weg, Wrangelpromenade (komplette Länge), Heidkoppelweg sowie Jahnstraße.

Wrangelpromenade „Die gesamte Wrangelpromenade sollte Fahrradstraße werden."

Nordender Weg „Diese Straße eignet sich hervorragend als Fahrradstraße, in der Autos zugelassen, aber zu Gast sind. Gern auch weiter durch Moor!"

Die Defizite der Fahrradstraßen resultieren als Folge zusätzlich in Konflikten mit dem Fußverkehr, da auf den Gehweg ausgewichen wird, wie z.B. in der Schillerstraße.

Vereinzelt wird auch das Fehlen von Radwegen bzw. einer geeigneten **Fahrradinfrastruktur** genannt, wie in der Danziger Straße, Königsstraße und in besonderem Maße am Ramskamp.

Königstraße „Die Königstr. ist wichtige Verbindung für Radfahrer, die zum Bahnhof wollen / einziger sinnvoller Weg zur Radstation. Trotzdem gibt es keine (!) Verkehrsführung für Radfahrer.“

Danziger Straße „Da die Straße häufig als Schulweg genutzt wird fehlen hier Fahrradwege, zumal hier auch der Bus fährt und viele Autos parken.“

Ramskamp „Der Ramskamp ist eine stark befahrene Straße, es gibt viel PKW- aber auch viel Radverkehr. Durch die Leibniz Privatschule sind zu den Stoßzeiten auch diverse Schüler hier unterwegs. Leider gibt es aber auf weiten Teilen der Strecke keinen Radweg. Teilweise wird Geh- / Radweg ausgewiesen, weite Teile der Gehwege sind hierfür aber deutlich zu schmal. Insgesamt ist total unklar, wie man sich verhalten soll. Theoretisch müsste man auf den meisten Streckenteilen als Radfahrer auf der Straße fahren, diese ist aber deutlich zu stark befahren und mit 50 km/h auch einfach zu gefährlich. Hier muss - insbesondere wegen der Schüler - dringend etwas passieren.“

Fußverkehr

Neben den bereits angesprochenen Defiziten der Konflikte mit dem Radverkehr sowie den Bedarfsampeln, spielt in der Onlinebeteiligung das Thema der **Querungsmöglichkeiten** für den Fußverkehr eine wesentliche Rolle. Insbesondere in Verbindung mit der Schulwegmobilität und Verkehrssicherheit sind hier klare Defizite und gewünschte Verbesserungen flächendeckend in Elmshorn erkennbar. Dazu zählt das Schaffen von Querungsmöglichkeiten wie Zebrastreifen, die das Queren von unübersichtlichen, gefährlichen und viel befahrenen Querungsstellen erleichtern sollen. Es werden auch bereits vorhandene Querungsmöglichkeiten bemängelt, die Optimierungsbedarf aufweisen, darunter die Kreuzung Köllner Chaussee / Einmündung zum Krückapark, im Bauerweg und in der Jahnstraße.

Jahnstraße „Der Zebrastreifen in der Kurve. Mehr als einmal war es knapp das es zu keinem Unfall kam.“

Kleiner Steindamm „Hier wäre ein Zebrastreifen sinnvoll, damit Schüler keine Angst mehr haben müssen, überfahren zu werden.“

Koppeldamm/Kaltenweide „Der Zebrastreifen mit der Verkehrsinsel ist ein Stück weit in den Koppeldamm versetzt - für Fußgänger und Radfahrer ein Umweg ohne Sicherheitsgewinn. Fahrzeuge können die Kreuzung und den Zebrastreifen mit ziemlich hoher Geschwindigkeit passieren und das passiert auch regelmäßig.“

Hainholzer Damm/Rethfelder Ring „Früher gab es an dieser Stelle einen Zebrastreifen. Dieser ist in den letzten Jahren spurlos verschwunden. Es ist Schulweg, Kita-Weg, viele auch ältere Menschen nutzen den Weg zum Einkaufen. Die Querung ist sehr breit, es gibt viel Verkehr und keine klaren Vorrangregeln.“

Die **Barrierefreiheit** wurde zwar vergleichsweise selten genannt, allerdings ist sie trotzdem ein zunehmend wichtiges Thema, welches im Mobilitätskonzept besondere Berücksichtigung finden wird. Hierbei stellen die genannten leichte Erhöhungen an Fussgängerampeln (wie im Bereich Flamweg/Schulstr. auf der linken Seite von Glückstadt kommend) oder Hindernisse und Oberflächenmaterialien wie Kopfsteinpflaster, Probleme für mobilitätseingeschränkte Personen dar.

Von einigen Beteiligten wurden mehr Sitzmöglichkeiten gewünscht, beispielsweise entlang der Wege beim Adenauerdamm.

Adenauerdamm „Das ist nur ein Beispiel für straßenunabhängige Wege (auch) für Fußgänger. Da wünschte ich mir einfach auf der Strecke (mehr) Bänke, am besten mit Lehnen.“

Verkehrssicherheit

Beiträge zur Verkehrssicherheit befassen sich insbesondere mit der Schulwegsicherheit, der **Reduzierung der Geschwindigkeiten** des Kfz-Verkehrs, gefährlichen Querungen sowie dem Konfliktpotenzial der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden untereinander. Solche Hinweise sind themenübergreifende Aspekte und müssen daher ganzheitlich betrachtet werden. Die **Gestaltung des Straßenraumes** als Grundlage für einen fließenden Verkehr und konfliktarme Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden wird ein zentrales Anliegen des Mobilitätskonzeptes darstellen. So steht das Thema häufig in Verbindung mit **gefährlichen Querungsstellen**, welche wiederum mit der Schulwegsicherheit zusammenhängen. Zudem wurde in der Onlinebeteiligung oft die Unübersichtlichkeit des Verkehrsraumes angemerkt, wie z.B. die Kreuzung Koppeldamm/ Kaltenweide. Beschränkte Bahnübergänge ohne Geh-

wege stellen in der Wrangelpromenade und Kaltenhof besondere Gefahrenlagen für Schulkinder dar, die versuchen müssen zwischen den Autos den Bahnübergang bei geöffneter Schranke zu queren. Das Thema der Schulwegsicherheit wird darüber hinaus in Verbindung mit dem Wunsch nach der Errichtung neuer Fahrradstraßen genannt, wie zum Beispiel im Liethmoor oder der Eichstraße platziert (vgl. Abschnitt Radverkehr).

Ollerlohstraße „Der Durchfahrtsverkehr hält sich durchgehend NICHT an das vorgesehene Schrittempo, es kommt täglich zu gefährlichen Situationen insbesondere mit Kindern auf dem Schulweg zu Fuss und auf dem Fahrrad und Spaziergängern mit Hunden, etc. *Es ist dringend nötig, den Bereich der Ollerlohstraße als verkehrsberuhigte Zone eindeutig und gut kenntlich zu machen und mit entsprechenden Maßnahmen (Fahrverbot Borenzwangweg?, Poller, die den Verkehr verlangsamen, Schwellen,...) zu setzen.*“

Kaltenweide/Koppeldamm „Prädikat: besonders gefährlicher Schulweg. Die Kreuzung wäre umzugestalten. Bis dahin ist ein Stoppschild angesagt, das aber nur in Richtung Kaltenweide hilft.

Ramskamp „Das Tempo 30 an der Schule selbst, wird kaum eingehalten, auch hier bedarf es dringend weiterer Maßnahmen um die Sicherheit der Schulkinder zu gewährleisten (Kölner Teller, Radargerät, ...).

Straßen und Orte, die lt. Onlinebeteiligung Defizite der **Schulwegsicherheit** aufweisen sind unter anderem Jahnstraße, Ollerlohstraße, Koppeldamm, Eichstraße und der Bahnübergang in der Wrangelpromenade. Dabei geht es um zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, mangelnde Überholabstände von Radfahrenden, Querungen sowie Konflikte, die durch Elterntaxis verursacht werden. Auch fehlende Radverkehrsinfrastrukturen in viel befahrenen Straßen, wie am Ramskamp, stellen Defizite der Verkehrssicherheit dar.

Kfz-Verkehr

Die meisten Hinweise in der Kategorie Kfz-Verkehr beziehen sich auf das Thema „Parken“ (siehe nachfolgender Abschnitt), die vorhandenen Ampelschaltungen oder eingeschränkte Sicht an Kreuzungen und Einmündungen. Ähnlich wie beim Fuß- und Radverkehr werden im Bereich des Kfz-Verkehrs Hinweise auf lange Wartezeiten an Ampeln bzw. die bessere Koordination der Ampelanlagen gegeben.

Ampelschaltung Flamweg: „Wenn man vom Flamweg von Norden kommend nach links in die Schulstraße abbiegen will, muss man oft eine Ampelphase "aussetzen", also obwohl man der Reihenfolge der üblichen Schaltung nach dran wäre, bleibt es einfach Rot. Der Grund hierfür ist nicht ersichtlich. Wenn mehr als zwei Autos warten, wird dadurch die viel höher frequentierte Abbiegespur nach rechts blockiert.“

Ampelschaltung Kaltenweide (Kreuzung am Ortsausgang): „Die Rotphase für den Straßenverkehr ist an der Bedarfsampel extrem lang.“

Schlechte Sicht, ob an Kreisverkehren oder Einmündungen/Kreuzungen, ist ein häufig genannter Aspekt bei den Einträgen zum Kfz-Verkehr.

Gärtnerstraße/Peterstraße: „Von der Peterstraße auf die Gärtnerstraße kann man durch die enge Bebauung die Gärtnerstraße sehr schlecht einsehen. Hier sollte unbedingt ein Spiegel installiert werden, um gefährliche Situationen zu vermeiden.“

Mathias-Kalke-Promenade „Wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist, erscheint ein Auto aus der Catharinenstraße völlig überraschend. Sehr gefährliche Stelle wegen eingeschränkter Sichtbarkeit.“

Ein Hinweis bezieht sich konkret auf das Thema **Lärm** durch Kfz-Verkehr:

Lärmüberwachung: „Am Mühlendamm kommt es regelmäßig zu Lärmbelästigungen durch getunte Fahrzeuge und Kavalierstarts an der Ampel. Kontrollmaßnahmen wären sehr erwünscht, ebenso Tempolimits und Verkehrsflusssteuerung.“

Neben Hinweisen zum Verkehrsablauf und konkreten Situationen, wurden zudem Vorschläge für **E-Ladestationen** eingetragen (z.B. am Rheinhold-Jürgensen-Platz oder in der Lange-lohe).

Zum Straßennetz selbst wurden nur sehr wenige konkrete Ergänzungs- bzw. Änderungsvorschläge gemacht. Ein Beispiel ist die Wiederaufnahme des Vorschlags einer Umgehungsstraße von Kölln-Reisiek.

Umgehungsstraße Kölln Reisiek: „Fertigstellung der Umgehungsstraße zwischen Elms-horn und Kölln Reisiek (Köllner Chaussee K10). Zur Entlastung der Verkehrssituation auf der Wittenberger Straße und der K10. Es gibt bereits Konzepte hierzu, diese scheinen jedoch in der Schublade verschwunden zu sein. Bitte wieder aufnehmen.“

Parken/ Ruhender Verkehr

Die Beiträge zum ruhenden Verkehr betreffen vor allem Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden wie den Fußgehenden und Radfahrenden und die faire Verteilung des öffentlichen Raums. In der Storm- und Eichstraße beispielsweise beeinträchtigen parkende Fahrzeuge den Radverkehr. Vereinzelt wird auch das Gehwegparken, wie in der Ollnstraße, angemerkt. Auch die Parksituation im Adenauerdamm wurde thematisiert.

Stormstraße „Entlang der Straße parken überall Autos. Wo soll ich mit dem Rad fahren? Es entstehen immer wieder Gefahrensituationen, wenn die parkenden Autofahrer auch noch unachtsam die Türen aufschmeißen. Am besten Fußweg für Radfahrer freigeben oder parken am Straßenrand verbieten!“

Hainholter Ohr/Adenauerdamm „An der Stelle wäre ein Parkverbot sinnvoll. Man kann den Bereich teilweise schlecht einsehen.“

Ollnstraße „Vor der Apotheke und gegenüber neben dem Schlachter wird regelmäßig der abgesenkte Bordstein genutzt, um das Auto auf dem Bürgersteig abzustellen.“

Auch das Thema Verkehrssicherheit hängt mit dem Parken zusammen, v.a. dann, wenn Sichtverhältnisse eingeschränkt werden. Als Beispiel wurde die Situation am Hainholter Ohr/Adenauerdamm genannt.

Ollnstraße „Wenn man mit dem Fahrrad zum Liether Stadtpark fährt und sein Fahrrad sicher abstellen möchte, gibt es leider keine geeignete Möglichkeit. Aber reichlich Parkplätze für Autos... Bitte doch ein paar Autoparkplätze mit Fahrradbügeln versehen, damit auch die Radfahrer das Naherholungsgebiet nutzen können!“

Die Befragten wünschen sich neben der Entschärfung der Konflikte im ruhenden Verkehr auch die Schaffung von neuen bzw. zusätzlichen Fahrradstellplätzen (beispielsweise am Bahnhof). Darüber hinaus wurde das Thema **Parkraumbewirtschaftung** und welche Rolle diese im Mobilitätskonzept spielen kann von einigen Beteiligten angesprochen. Konkret gab es Ideen/Vorschläge zum Thema Parken am Bahnhof (u.a. für Pendler).

Bahnhof (Bike&Ride)
„Mehr Fahrradparkplätze und effektive Videoüberwachung oder Sicherheitsdienst.“

Bahnhof (P+R-Bewirtschaftung) „Die Parkraumbewirtschaftung ist in das zukünftige Verkehrskonzept zu integrieren. Es sollte im Sinne der Zielsetzungen für Nachhaltigkeit und Klimaschutz hier weiter steuernde Vorgaben gemacht werden. Ideen: Umlandgemeinden zahlen wie für ÖPNV einen Obolus für die Nutzung des Parkraumes in der Innenstadt; Verknüpfung ÖPNV-ABO und P-R“

ÖPNV (Bus und Bahn)

Im Vergleich mit dem Radverkehr gibt es zum ÖPNV verhältnismäßig wenig Beiträge. Möglicherweise ist hier mit der sukzessiven Aufwertung des Stadtverkehrs und der 2022 umgesetzten Neuordnung des Regionalverkehrs im Kreis Steinburg schon eine weitgehend akzeptierte Qualität entstanden.

Die meisten Beiträge betreffen die **Anbindungs- und Erschließungsqualität**. Neben zwei zusätzlichen Bahnstationen im Norden und im Süden (Höhe Heidmühlenweg) geht es vor allem um neue Bushaltestellen, insbesondere an nur vom Regionalverkehr bedienten Busstrecken. Für einige wichtige Verkehrsziele wie den Bereich Badepark/Elsa-Brandström-Schule und den Gewerbepark Heinrich-Hertz-Straße wird eine bessere ÖPNV-Erreichbarkeit gefordert.

Elsa-Brandström-Schule „Es gibt hier zwar eine Bushaltestelle, aber es fährt fast nie ein Bus. Die Folge sind Elterntaxis für die jüngeren Schüler. Peinlich, dass eine so große Schule fast keine Busanbindung hat!“

Busanbindung Heinrich-Hertz-Straße: „Es arbeiten immer mehr Menschen in den Häusern. Mehrere Arztpraxen sind mittlerweile hier untergebracht. Der Bus 489 fährt stündlich, aber der Weg von der Trabrennbahn ist immer noch weit. Für MitarbeiterInnen würde die Busanbindung bedeuten, dass sie auf das Autofahren verzichten können“

Einen weiteren Beitragsschwerpunkt bildet der **Stadt-Umland-ÖPNV**, der aktuell vor allem auf den Bahnhof und die SPNV-Verknüpfung ausgerichtet ist. Neben einer besseren Anbindung städtischer Ziele im Regionalverkehr (z.B. aus dem Raum Uetersen und aus dem Raum Tornesch / Ellerhoop) wird auch die schlechte Bedienung der Dorfstraße in Raa-Besenbek bemängelt.

Kaum Anmerkungen gibt es zum **Verkehrsangebot**, generell werden aber Stundentakte als nicht ausreichend für eine Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den ÖPNV angesehen. Als weitere Einzelthemen werden u.a. alternative Bedienungsformen für den Abendverkehr, die ÖPNV-Beschleunigung und die Orientierung am ZOB angesprochen.

LSA-Beeinflussung „Elmshorn hat vor Jahren Zigtausende für eine angebliche Ampel-vorrangschaltung für Busse ausgegeben. Zu merken ist davon nichts, es kann sich bestenfalls um wenige Sekunden handeln. Diese Ausgabe ist insofern absurd, als dass der Busverkehr durch am Straßenrand parkende Autos teils massiv behindert wird.... Der Busverkehr würde wesentlich flüssiger laufen, würden auf Busstrecken eingeschränkte Halteverbote eingerichtet. Fahrbahnen sind zum Fahren gedacht und keine Privatparkplätze der Anwohner....“

Orientierung am ZOB: „Derzeit ist es fast unmöglich, die richtige Buslinie zu finden wenn man sich nicht auskennt und nicht weiß, welcher Bus in die gewünschte Richtung fährt. Hier sollte ein Übersichtsplan mit verschiedenen Farben für jede Buslinie hängen (beim HVV sind Busse leider alle rot, es sollte aber doch möglich sein, für Elmshorn einen mehrfarbigen Plan zu erstellen)....“

Sharing-Angebote

Zum Thema Sharing, d.h. die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln, wie Leihrad, Leih-Roller oder Car-Sharing-Angeboten, werden in der Onlinebeteiligung vergleichsweise wenig Einträge vorgenommen. Die Ideen und Mängel beziehen sich auf **konkrete Standorte** und Vorschläge zur Einrichtung von neuen bzw. zusätzlichen Angeboten. Genannt werden v.a.:

- Kurt-Wagner-Straße (Sharing-Station mit Leihfahrrädern)
- Reinhold-Jürgensen-Platz/Ollnsstraße (Leihradstation, Car-Sharing und Fahrradstellplätze)
- Holstenplatz/Bahnhof (Bike-Sharing/Car-Sharing)

Bike&Ride-Station (Bahnhof): „Falscher Standort sharing: Hier irgendwo versteckt sich die Sharing Station für e-Bikes, normale Räder, und sogar ein Lastenrad! Nur leider entdeckt man es nicht wenn man z.B. als ortsfremder am Bahnhof ankommt und so kommt man erst gar nicht auf die Idee diese zu nutzen.“

Sharing Bikes gehören in Sichtweite. Das Ausleihen muss schnell sichtbar und selbsterklärend sein. So etwas gehört auf den Holstenplatz!“

Darüber hinaus wird das Abstellen und Ausleihen von E-Roller thematisiert. Hier gibt es sowohl Beiträge, dass das E-Roller-Angebot ausgeweitet werden sollte als auch Hinweise, dass E-Roller rücksichtslos bzw. an falschen Stellen abgestellt werden (z.B. Kaltenweide oder an am Ortsausgang).

Kaltenweide: „Elektroroller rücksichtslos abgestellt: Leider werden hier aber letztlich auf der gesamten Kaltenweide mitten auf dem Fußweg und schräg abgestellt. Da der Fußweg ohnehin eher schmal ist, muss auf den Fahrradweg ausgewichen werden, was dort zu Gefährdungen führt....“

Straßenumgestaltung

Die Beiträge zur Straßenraumgestaltung gestalten sich sehr differenziert und räumlich stark fokussiert und lassen sich kaum kategorisieren.

Einen kleineren Schwerpunkt bildet ein verbessertes Miteinander der Verkehrsteilnehmenden in den Straßenräumen mit einer Trennung von Fuß- und Radverkehr und einer stärkeren Verkehrsberuhigung bis hin zur Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen oder Shared Space. Erwähnt werden hinsichtlich einer Anpassung / Umgestaltung u.a. der südliche Flamweg (Parken, Radverkehr), die Mühlenstraße (Parken / Lieferverkehr / Radverkehr), die östliche Königstraße (hohes Aufkommen Busse und zu-Fuß-Gehende, Radverkehr), die Ollerlohnstraße (unbefestigter Seitenraum, Entwässerung) und die Ollnsstraße (klare Straßenraumstrukturierung, Ausbau Seitenräume).

Außerdem wird mehrfach das Kfz-Parken in Straßenräumen als Problem benannt. Selbst in verkehrsberuhigten Straßen und Fahrradstraßen können dadurch Konflikte insbesondere zwischen Kfz und Radverkehr entstehen, die auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. In Tempo-30-Zonen oder – Straßen sind teilweise ergänzende ggf. auch bauliche Maßnahmen erforderlich, damit der Verkehrsberuhigung wirksam wird. Vereinzelt werden auch zusätzliche Überquerungsstellen vorgeschlagen.

Bahnhof/Königsstraße: „Wenn man als Fußgänger aus der Unterführung vom Bahnhof in Richtung Königsstraße geht und auf die andere Straßenseite wechseln muss, um z.B. zur Bushaltestelle zu gelangen, blockieren immer wieder Autos diesen Weg. Auch wenn man als Fahrradfahrer aus der Fahrrad-Garage kommt, stehen immer wieder Autos vor dem abgesenkten Bordstein und man muss den Kantstein runterfahren, um auf die Straße zu gelangen. Teilweise muss man in den Gegenverkehr fahren, um den Autos auszuweichen. Hier wurde bereits ein Radfahrer vom Auto angefahren, da der Autofahrer zum "ausparken" rückwärtsfahren musste.“

Ollnsstraße „Für Fußgänger und Radfahrer ist die Ollnsstraße schwierig und viele wissen das schon lange. Auf der einen Seite ist ein schmaler (ca. 1 m breiter) grauer Pflasterstreifen, bei dem niemand richtig weiß, was er sein soll, Fuß- oder Radweg? Daneben ist ein unbefestigter Seitenstreifen, der nicht für Räder, Rollatoren und Rollstuhlfahrer geeignet ist. Die Straße zu queren ist für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen auch sehr schwer. Warum wird da nicht endlich eine ordentliche Befestigung gebaut oder/und wenigstens mal eine Planung gemacht über die alle sprechen können? Man hat das Gefühl, da passiert nicht viel. Das finde ich sehr enttäuschend.“

Räumliche Schwerpunkte

Einige Straßenräume oder Bereiche können aufgrund der Vielzahl an Einträgen als räumliche Schwerpunkte der Beteiligung bezeichnet werden. Dazu gehören v.a. die folgenden Straßen und Kreuzungen:

- Innenstadtbereich (v.a. Königstraße/ Holstenplatz am Bahnhof)
- Schulstraße
- Gärtnerstraße
- Kölner Chaussee
- Hamburger Straße/Berliner Straße/A
- Westerstraße/Reichenstraße/Vormstegen
- Ramskamp
- Heidmühlenweg
- Ollnsstraße
- Mühlenstraße
- Kaltenweide
- Wrangelpromenade
- Königstraße
- Langeloh

Nachfolgend sind einige dieser besonders oft genannten Straßenräume mit ausgewählten Beiträgen aufgezeigt. Einträge mit konkreten Lösungsvorschlägen/Ideen sind grün umrandet.

Ramskamp



Heidmühlenweg (ist u.a. ein Schulweg)



Ollnsstraße



Kaltenweide:



Ausblick: So geht es weiter

Wir bedanken uns an dieser Stelle für die rege Mitarbeit und Teilnahme an der Onlinebeteiligung. Alle Hinweise wurden v.a. im Hinblick auf ihre Relevanz für das zukünftige Mobilitätskonzept gesichtet und fließen somit in die derzeit startende Konzepterstellung ein. Insbesondere hinsichtlich der inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkte hat die Onlinebeteiligung Handlungsschwerpunkte aufgezeigt, die im neuen Mobilitätskonzept aufgegriffen werden.

Auf der Homepage der Stadt Elmshorn haben Sie die Möglichkeit sich über den aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und die weiteren Beteiligungsoptionen zu informieren.

Nicht alle Eintragungen sind für das konzeptionelle Planwerk „Mobilitätskonzept“ relevant. Diese kleinräumigen Eingaben wurden zur Überprüfung an das Amt für Tiefbau und Verkehr weitergegeben und einige Maßnahmen/Prüfungen konnten zu ersten Umsetzungen von Ideen führen. Erste Umsetzungen und Prüfungsergebnisse können Sie in Kürze in der Rubrik „Quick Wins“ hier einsehen.