

ENDBERICHT (*ENTWURF*)

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Elmshorn im Programm Stadtumbau West



TEIL D Vertiefende verkehrliche Untersuchung

Arbeitsgemeinschaft

Raum & Energie

Institut für Planung, Kommunikation
und Prozessmanagement GmbH
Dr. Michael Melzer
Katrin Fahrenkrug
Bettina Käppeler
Erlenweg 3, 22880 Wedel
Tel. 04103 16041 / Fax. 04103 2981
Institut@raum-energie.de



Architektur + Stadtplanung

Baum Ewers Dörnen GmbH
Matthias Baum
Karsten Schwormstede
Graumannsweg 69, 22087 Hamburg
Tel. 040 441419 / Fax.: 040 443105
hamburg@archi-stadt.de

ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG
HAMBURG · OLDENBURG · H · SCHWERIN

BulwienGesa AG

Heinrich Iversen
Andreas Gustafsson
Jarrestraße 8, 22303 Hamburg
Tel. 040 423222-0 / Fax. 040 423222-12
info@bulwiengesaga.de



Gertz Gutsche Rügenapp

Stadtentwicklung und Mobilität
Prof. Dr. Carsten Gertz
Jens Rügenapp
Elke Gertz
Harburger Rathausstraße 33, 21073 Hamburg
Tel. 040 76757317
gertz@ggr-planung.de

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

ENDBERICHT (*ENTWURF*)

Integration von verkehrlicher und städtebaulicher Entwicklung in der Innenstadt Elmshorn aus Perspektive des ISEK



Arbeitsgemeinschaft

Raum & Energie

Institut für Planung, Kommunikation
und Prozessmanagement GmbH
Dr. Michael Melzer
Katrin Fahrenkrug
Bettina Käppeler
Erlenweg 3, 22880 Wedel
Tel. 04103 16041 / Fax. 04103 2981
Institut@raum-energie.de

Architektur + Stadtplanung

Baum Ewers Dörnen GmbH
Matthias Baum
Karsten Schwormstede
Graumannsweg 69, 22087 Hamburg
Tel. 040 441419 / Fax.: 040 443105
hamburg@archi-stadt.de

BulwienGesa AG

Heinrich Iversen
Andreas Gustafsson
Jarrestraße 8, 22303 Hamburg
Tel. 040 423222-0 / Fax. 040 423222-12
info@bulwiengesade

Gertz Gutsche Rügenapp

Stadtentwicklung und Mobilität
Prof. Dr. Carsten Gertz
Jens Rügenapp
Elke Gertz
Harburger Rathausstraße 33, 21073 Hamburg
Tel. 040 76757317
gertz@ggr-planung.de



ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG

HAMBURG · OLDENBURG · H · SCHWERIN



BulwienGesa AG

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

D Vertiefende verkehrliche Untersuchung

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1. EINLEITUNG | 4 |
| 2. VERKEHRLICHE OPTIMIERUNG DES STRAßENNETZES | 6 |
| 2.1. VORHANDENES UND GEPLANTES STRAßENNETZ | 6 |
| 2.2. ANALYSE DER VERKEHRSNACHFRAGE..... | 7 |
| 2.3. MAßNAHMENKONZEPTION UND WIRKUNGSABSCHÄTZUNG | 22 |
| 2.4. ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG DER VERKEHRSANALYSEN | 35 |
| 2.5. UMSETZUNGSKONZEPT UND WEITERGEHENDE EMPFEHLUNGEN | 36 |
| 3. VERBESSERUNG DER PARKPLATZSITUATION..... | 39 |
| 3.1. PARKPLATZANGEBOT | 39 |
| 3.2. PARKRAUMNACHFRAGE..... | 41 |
| 3.3. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER DERZEITIGEN PARKPLATZSITUATION | 55 |
| 3.4. MÖGLICHE STRATEGIEN UND VERBESSERUNGEN | 56 |
| 3.5. EMPFEHLUNGEN ZUR WEITEREN VORGEHENSWEISE | 58 |
| 4. VERBESSERUNG DER SITUATION DES RADVERKEHRS | 59 |
| 4.1. ANALYSE UND BEWERTUNG DER BESTEHENDEN RADVERKEHRSANLAGEN | 59 |
| 4.2. AUSWERTUNG DES BESTEHENDEN RADVERKEHRSGUTACHTENS..... | 61 |
| 4.3. ANPASSUNG DER BISHERIGEN PLANUNGEN / VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE..... | 64 |
| 5. VERKEHRLICHE AUFWERTUNG DES BAHNHOFES/ BAHNHOFSUMFELDES | 69 |
| 5.1. EINLEITUNG..... | 69 |
| 5.2. BISHERIGE PLANUNGEN | 69 |
| 5.3. INTERESSENLAGEN | 70 |
| 5.4. VERKEHRLICHE ANGEBOTSSITUATION | 72 |
| 5.5. VERKEHRSNACHFRAGE: ZÄHLUNGEN UND NUTZERBEFRAGUNG | 75 |
| 5.6. VERKEHRSKONZEPT BAHNHOFSUMFELD | 87 |
| 5.7. ERGEBNISSE DES WERKSTATTGESPRÄCHES ZUR BAHNHOFSUMGESTALTUNG | 93 |
| 5.8. EMPFEHLUNGEN ZUR WEITEREN VORGEHENSWEISE | 95 |

1. Einleitung

Die Stadt Elmshorn ist überörtlich und überregional verkehrlich sehr gut angebunden und ein bedeutsamer Verkehrsknotenpunkt für die Metropolregion Hamburg und das Land Schleswig-Holstein. Die Verkehrssituation in der Innenstadt ist jedoch aufgrund zu hoher Verkehrsbelastungen, einer mit zahlreichen Einbahnstraßen unübersichtlichen Verkehrsführung und einem schlecht geordnetem ruhenden Verkehr unbefriedigend. Die als Kernpunkt des ISEK angestrebte Aufwertung der Innenstadt steht damit in enger Wechselbeziehung zu den Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssituation.

In diesem Zusammenhang stellt die Hafenspange für Elmshorn das größte und wichtigste Verkehrsprojekt für die kommenden Jahre dar. Im Rahmen des ISEK-Prozesses wurde jedoch deutlich, dass die bisherigen Planungen, die eine Fortführung des Status quo im übrigen Innenstadtstraßennetz vorsahen, nur wenig effektiv sind. Nach entsprechenden Verkehrsberechnungen (VEP-Aktualisierung 2001) hätte die Hafenspange zwar durchaus Entlastungen auf den übrigen Straßen bewirkt, die verbleibenden Verkehrsbelastungen würden jedoch z.T. immer noch hohe Trennwirkungen zu Folge haben, angrenzende Nutzungen beeinträchtigen und somit städtebauliche Aufwertungen erschweren.

Es wurde daher im ISEK-Prozess als notwendig erachtet, die verkehrliche und stadtplanerische Einbindung des Projekts Hafenspange in die Innenstadt vertieft zu untersuchen. Dabei sollte insbesondere geprüft werden, mit welchen ergänzenden verkehrsplanerischen Maßnahmen die folgenden stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen des ISEK unterstützt werden können:

- Städtebauliche Aufwertung der Innenstadt,
- Aufwertung der Uferbereiche der Krückau,
- Aufwertung des südlich der Krückau gelegenen Stadtgebietes (insb. zwischen Berliner Straße und Vormstegen).

Für die Konzeption diesbezüglich wirksamer Maßnahmen lieferte die bisherige – auf der VEP-Aktualisierung 2001 beruhende – Planung nicht die notwendigen Grundlagen und Detailaussagen. Es wurde daher im Februar 2006 an die ISEK-Arbeitsgemeinschaft ein ergänzender Auftrag für eine vertiefende verkehrliche Untersuchung erteilt.

Die Ziele dieser Untersuchung waren insbesondere zu überprüfen:

- Ob im Zuge einer Realisierung der Hafenspange die gesamte, auf einer komplexen Einbahnstraßenregelung beruhende Verkehrsführung der Innenstadt modifiziert werden kann. Ziel sollte hierbei eine bessere Orientierung und eine weitere Entlastung sensibler Bereiche sein (insb. Wedenkamp/Vormstegen).
- Welche Verkehrsbelastungen auf den Straßenzügen Wedenkamp/Vormstegen und Berliner Straße/Holstenstraße maximal verbleiben, um auf

dieser Grundlage die Möglichkeiten einer Umgestaltung der Straßenräume (Spurenanzahl, Abbiegespuren etc.) zu beurteilen.

- Welche weiteren verkehrlichen Verbesserungen für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) bei einer Realisierung der Hafenspanne in den anderen Straßen möglich werden.
- Ob verkehrliche Maßnahmen möglich sind, die die zusätzlichen Belastungen einer Hafenspanne nördlich der Innenstadt (insb. im Flamweg) reduzieren können.

Da bei der Diskussion um die Aufwertung der Innenstadt sich auch immer wieder die generelle Frage der Erreichbarkeit der Innenstadt stellt, wurden neben dem Thema Hafenspanne bzw. Gestaltung des Innenstadtstraßennetzes und den daraus resultierenden Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs auch die Parkplatzsituation sowie die Anbindung des Bahnhofs in die Untersuchung einbezogen.

Die hier in Form des Teilberichts D des ISEK-Schlussberichts vorliegende Dokumentation der vertiefenden Verkehrsuntersuchung gliedert sich daher in die vier Abschnitte:

- Verkehrliche Optimierung des Straßennetzes
- Verbesserung der Parkplatzsituation
- Verbesserung der Situation des Radverkehrs
- Verkehrliche Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes

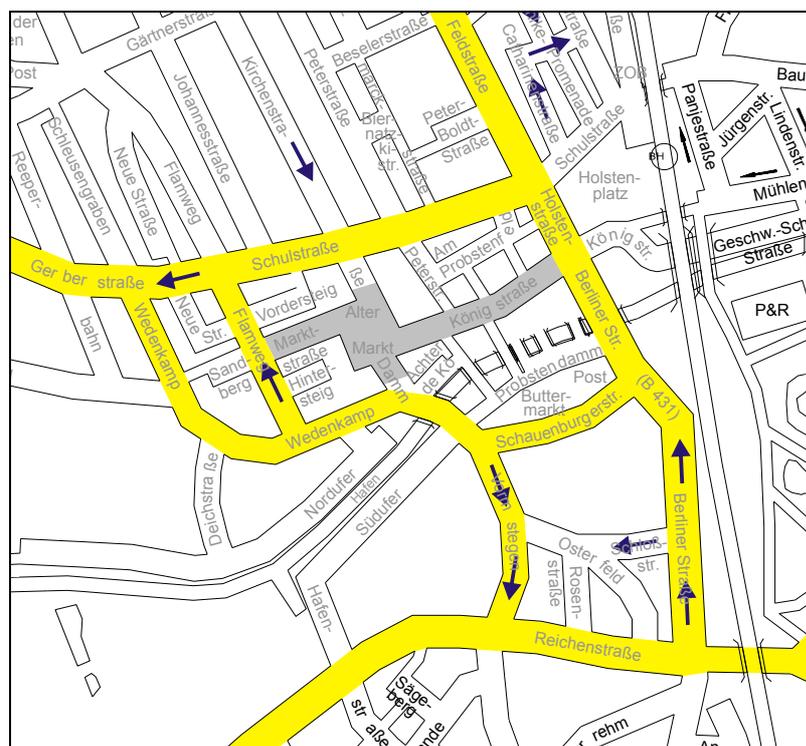
2. Verkehrliche Optimierung des Straßennetzes

Eine fundierten Untersuchung von Möglichkeiten zur Optimierung des Straßennetzes in der Elmshorner Innenstadt setzt zunächst detaillierte Analysen des bereits bestehenden und geplanten Netzes sowie der abzuwickelnden Verkehrsnachfrage voraus (Kap. 2.1. und 2.2.). Auf diesen Analysen aufbauend werden im Anschluss Maßnahmen und Strategien konzipiert und unter Zuhilfenahme eines Verkehrsumlegungsmodells hinsichtlich ihrer Wirkungen beurteilt (Kap. 2.3.). Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse münden schließlich in ein Umsetzungskonzept sowie weitergehende Empfehlungen (Kap. 2.4.).

2.1. Vorhandenes und geplantes Straßennetz

Das derzeit vorhandene Straßennetz in der Elmshorner Innenstadt ist, wie die folgende Abbildung 2-1 eindrucksvoll verdeutlicht, insbesondere durch Hauptverkehrsstraßen (Bundes-/Landesstraßen) und Einbahnstraßenregelungen geprägt. So führen die Bundesstraße B431 sowie die Landesstraße L100 unmittelbar durch den zentralen Innenstadtbereich. Aufgrund der Einbahnstraßenregelungen und Verästelungen verteilen sich dabei die Verkehrsströme je nach Fahrtrichtung auf sehr unterschiedliche Straßenzüge, was zu einer relativ flächendeckenden Belastung der Innenstadt durch den Verkehr und seine Folgewirkungen führt.

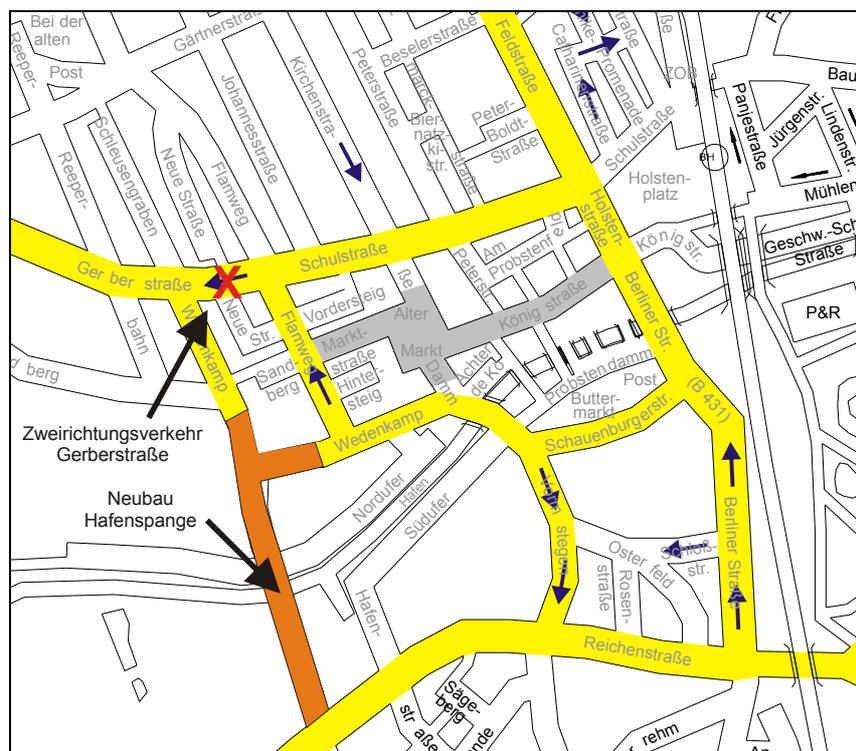
Abb. 2-1: Vorhandenes Straßennetz



Nach den aktuellen Planungen der Stadt Elmshorn soll mit dem Bau der Hafenspange westlich der Innenstadt eine weitere Krückauquerung in Form einer zweispurigen Hauptverkehrsstraße entstehen (vgl. Abb. 2-2). In diesem Zusammenhang soll zudem die Einbahnstraßenregelung in der Gerberstraße aufgehoben werden.

Eine Realisierung dieser Planungen ohne Veränderungen der bestehenden Straßenzüge würde zu einer Art Doppelring um den Innenstadtkern nördlich der Krückau und das südlich der Krückau angrenzende Gebiet „Vormstegen“ führen.

Abb. 2-2: Geplantes Straßennetz nach Realisierung Hafenspange



2.2. Analyse der Verkehrsnachfrage

Für die Erstellung eines maßnahmensensitiven Verkehrsumlegungsmodells für die Elmshorner Innenstadt sind aktuelle Verkehrsnachfragedaten erforderlich, die die letzten, in den Jahren 1999 und 2000 durchgeführten Querschnitts- und Knotenpunktzählungen¹ nicht liefern können. Auch die damals durchgeführten Simulationsrechnungen sind für die vorliegenden Fragestellungen nur sehr eingeschränkt verwendbar, da sie die Innenstadt äußerst grob abbilden (2 Verkehrszellen) und somit nur bedingt in der Lage sind, die Wirkungen von Straßennetzänderungen in diesem Bereich hinreichend genau zu ermitteln.

¹ vgl. Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert: Stadt Elmshorn – Verkehrsentwicklungsplan. Aktualisierung der Verkehrsprognosen und Straßennetzgestaltung. Hannover 2001

Zur Herstellung der notwendigen aktuellen Datengrundlage wurde daher im Rahmen dieser Untersuchung eine eigene, umfangreiche Verkehrserhebung in der Elmshorner Innenstadt durchgeführt. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Erhebungsmethodik und -durchführung, die Aufbereitung und Hochrechnung der Erhebungsdaten sowie die Ergebnisse der Erhebung dargestellt und erläutert.

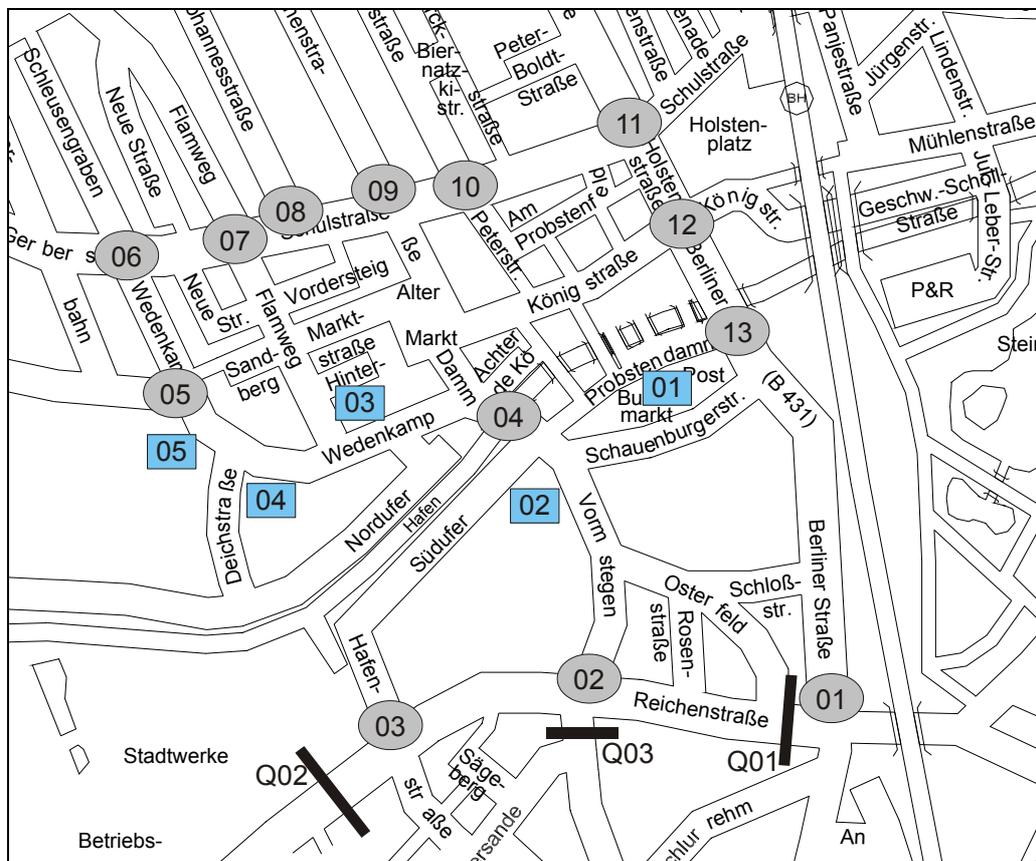
2.2.1. Erhebungsmethodik und -durchführung

Die wesentliche Ausgangsgröße für die Abschätzung von Straßennetzänderungen mithilfe eines Verkehrsumlegungsmodells stellen detaillierte Daten zu den vorhandenen Verflechtungsstrukturen (Verkehrsströmen) im Untersuchungsgebiet dar. Aus reinen Verkehrszählungen (Querschnitts- oder Knotenstromzählungen) können diese Daten nur sehr begrenzt abgeleitet werden, da ausschließlich für den jeweils betrachteten Querschnitt bzw. Knotenpunkt kleinräumige Informationen zu der Herkunfts- und Zielrichtung der einzelnen Verkehrsteilnehmer erfasst werden. Wohin der Verkehrsteilnehmer im Weiteren fährt bzw. woher er ursprünglich kommt bleibt hingegen unbekannt. Entsprechende Verkehrsstromdaten können dagegen für ein abgegrenztes Untersuchungsgebiet mit einer Kennzeichenerfassung sehr gut ermittelt werden.

Den Schwerpunkt der Erhebung der vorliegenden Untersuchung bildet daher eine Kennzeichenerfassung an den wichtigsten Ein- und Ausfahrten der Elmshorner Innenstadt (durch Kreise in der nachfolgenden Abb. 2-3 dargestellt), die am Dienstag, den 28.03.2006, in den Zeiträumen 7-11 Uhr und 14-18 Uhr durchgeführt wurde. Dabei wurden neben den 11 Ein- und Ausfahrten zum Innenstadtbereich auch an den beiden Krückaubrücken (Wedenkamp, Berliner Straße) sowie an 6 Parkhauszufahrten (durch Rechtecke in Abb. 2-3 dargestellt) die Kennzeichen sämtlicher Fahrzeuge, differenziert nach Pkw, Lkw und Bus, durch Erhebungspersonal mit Bandgeräten und Erhebungsbögen erfasst.² Ergänzend wurden darüber hinaus an drei Straßenquerschnitten im Zuge der Reichenstraße Zählungen durchgeführt (Q01, Q02, Q03).

² Die Kennzeichen wurden dabei in verkürzter Form aufgezeichnet, um so den Belangen des Datenschutzes ausreichend Rechnung zu tragen.

Abb. 2-3: Lage der Erhebungsstellen am Dienstag



Die Wetterbedingungen am Erhebungstag waren geprägt durch relativ kühle Temperaturen verbunden mit mehreren Regenschauern.

Eine weitere, zuvor nicht bekannte Rahmenbedingung für die Erhebung – und besonders die spätere Auswertung – bestand in der baustellenbedingten Sperrung des nördlichen Wedenkamps in Höhe Sandberg in Fahrtrichtung Norden. Mit dieser einher ging die Sperrung der Linksabbiegerströme aus dem Sandberg sowie vom Parkplatz des Großmarkts (Erhebungsstellen 05). Die Zufahrt zum Großmarkt und zur Deichstraße aus dem östlichen Wedenkamp waren jedoch möglich und am Knoten Wedenkamp/Flamweg auch entsprechend ausgeschildert.

Diese massive Einschränkung im Straßennetz der Elmshorner Innenstadt dürfte zu erheblichen Verlagerungen von Verkehrsströmen auf andere Straßenzüge geführt haben, die bei der Interpretation der nachfolgend dargestellten Erhebungsergebnisse grundsätzlich berücksichtigt werden müssen. Bei den Simulationsrechnungen wurde zwar versucht diesen Effekt weitgehend zu beseitigen (s. Kap. 2.3), eine geringe Restunsicherheit insbesondere bzgl. der Aufteilung der Durchgangsverkehrsströme auf Wedenkamp, Flamweg und Schulstraße bleibt jedoch bestehen.

Sonstige Besonderheiten, die die Ergebnisse der Erhebung am 28.03.2006 beeinflusst haben könnten, sind uns nicht bekannt.

Da sich die mit der Kennzeichenerfassung erhobenen Daten ausschließlich auf die Verkehrsströme westlich der Eisenbahn beziehen, ist im Hinblick auf die möglichen Verlagerungswirkungen der Hafenspange zu überprüfen, ob ggf. auch weitere Ströme beeinflusst werden. In den Verkehrsberechnungen der VEP-Aktualisierung 2001 wurden diesbezüglich in einem gewissen Umfang Verkehrsverlagerungen von der Ost- auf die Westseite der Eisenbahn ermittelt.

Zur Fundierung dieses per Simulation ermittelten Effekts wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung am Dienstag, den 25.04.2006 zwischen 7 Uhr und 10 Uhr auf der Ost-West-Brücke eine Straßenverkehrsbefragung durchgeführt. Bei dieser Erhebung wurde mit Hilfe der Polizei Elmshorn eine Zufallsstichprobe der vorbeifahrenden Pkw-Fahrer angehalten und zu Start- und Zielort ihrer aktuellen Fahrt befragt. Da an diesem Tag keine Besonderheiten im Straßennetz bestanden, kann davon ausgegangen werden, dass repräsentative Ergebnisse erzielt wurden.

2.2.2. Aufbereitung und Hochrechnung der Erhebungsdaten

Sämtliche Erhebungsdaten wurden EDV-mäßig erfasst und weiterverarbeitet. Dies beinhaltet insbesondere die Identifizierung der Fahrzeugströme aus den erhobenen Kennzeichendaten.

Die Erhebungsdaten (Zählwerte, Strombelastungen etc.) wurden im Weiteren auf die „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres“ (DTV) sowie die „maßgebende stündliche Verkehrsstärke“ (MSV) hochgerechnet. Hierfür wurde das gängige HBS-Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen eingesetzt.³ Um dabei den Besonderheiten der Verkehrsnachfrage in Elmshorn Rechnung zu tragen, kam jedoch für den Pkw-Verkehr eine elmshornspezifische Tagesganglinie zur Anwendung. Diese wurde anhand von Zählwerten aus den Detektoren einiger im Innenstadtbereich gelegener Lichtsignalanlagen ermittelt.

³ Vgl. Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 – Fassung 2005 (HBS2001). Köln 2005. S. 2-15ff.

2.2.3. Erhebungsergebnisse: Querschnittsbelastungen

Nachfolgend sind die Belastungen und Tagesganglinien für die wichtigsten Querschnitte im Straßennetz der Innenstadt dargestellt. Zur räumlichen Zuordnung der Querschnitte vgl. Abb. 2-3.

Abb. 2-4: Querschnittsbelastung Berliner Straße

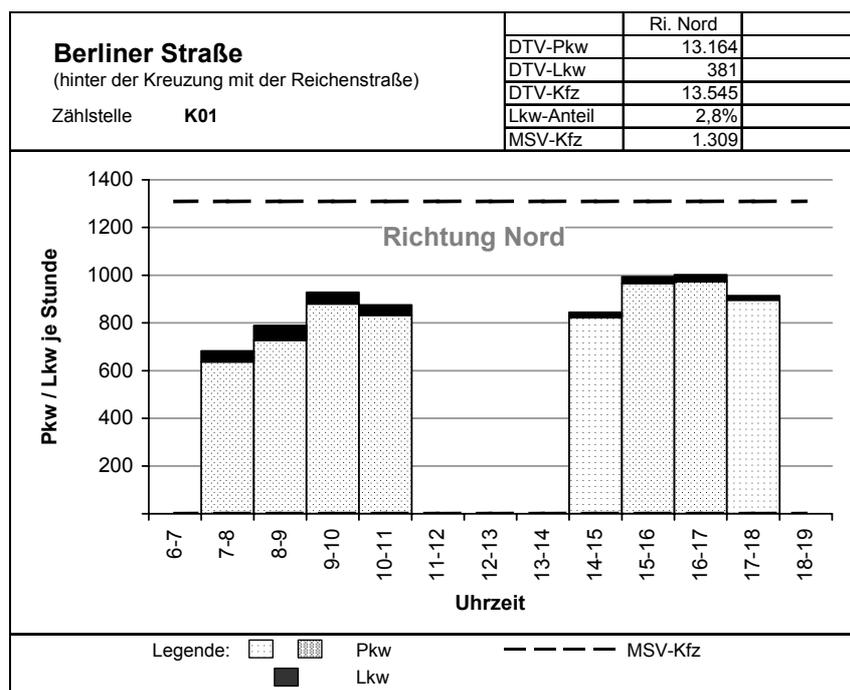


Abb. 2-5: Querschnittsbelastung Vormstegen

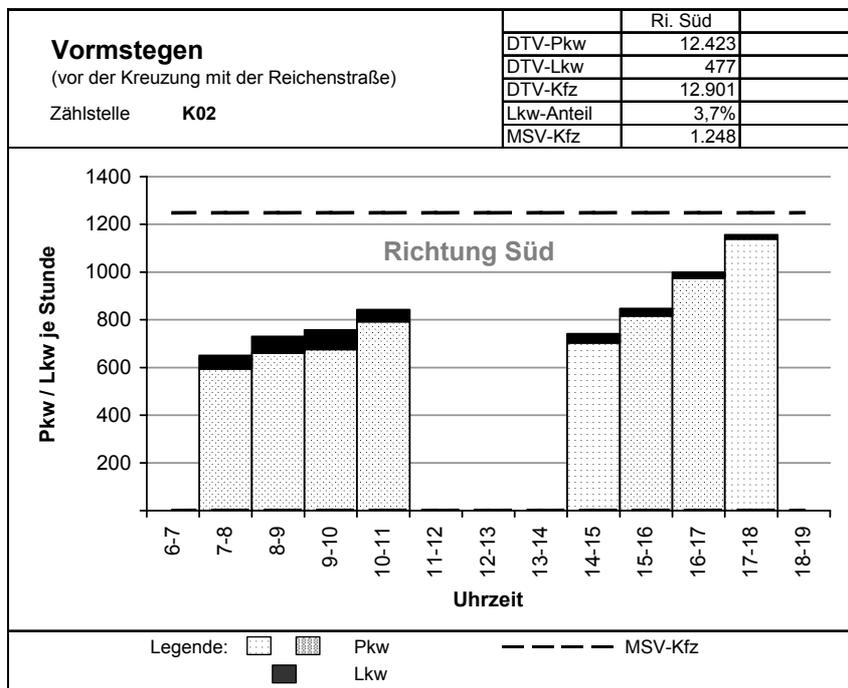


Abb. 2-6: Querschnittsbelastung Wedenkamp

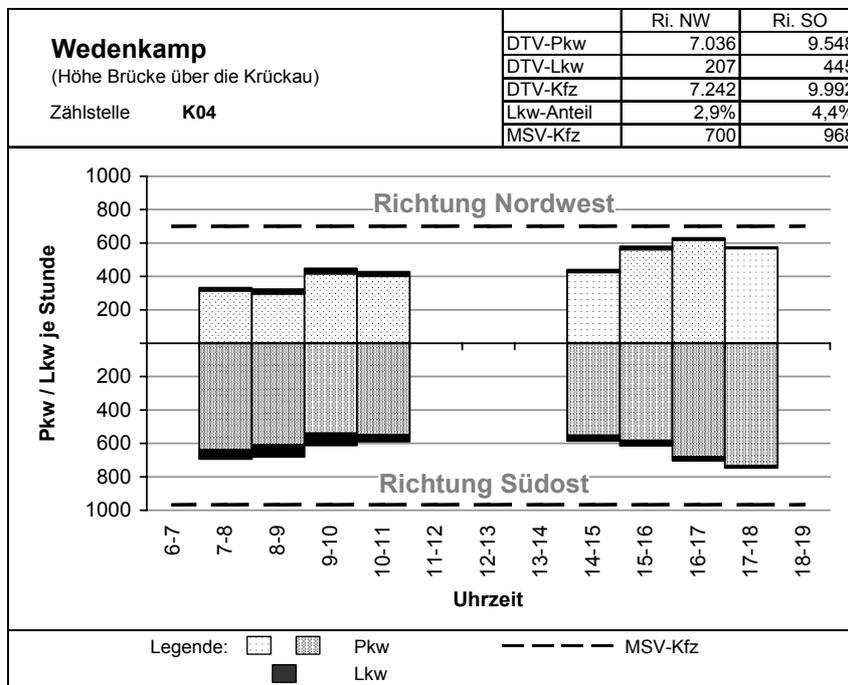


Abb. 2-7: Querschnittsbelastung Gerberstraße

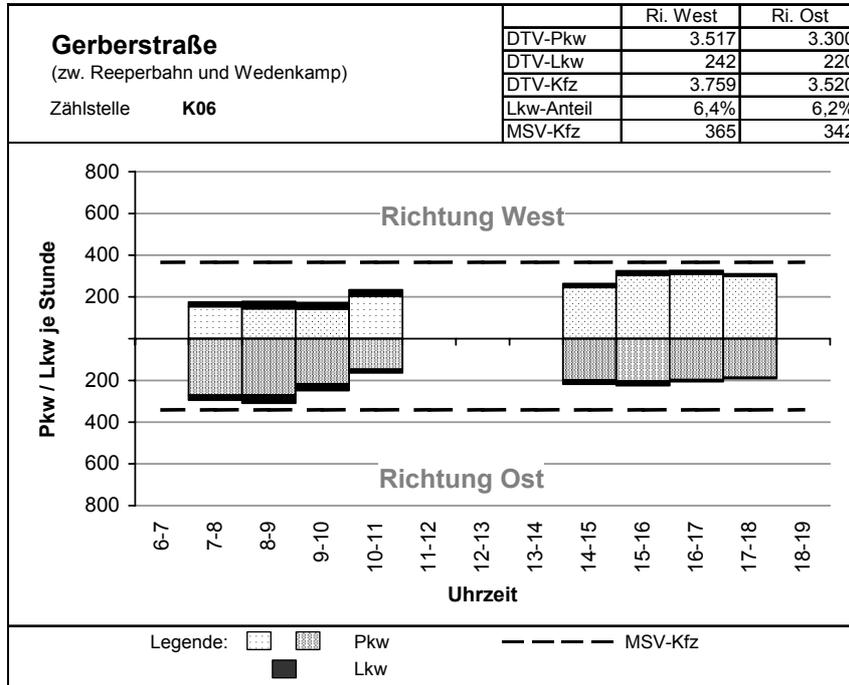


Abb. 2-8: Querschnittsbelastung Flamweg

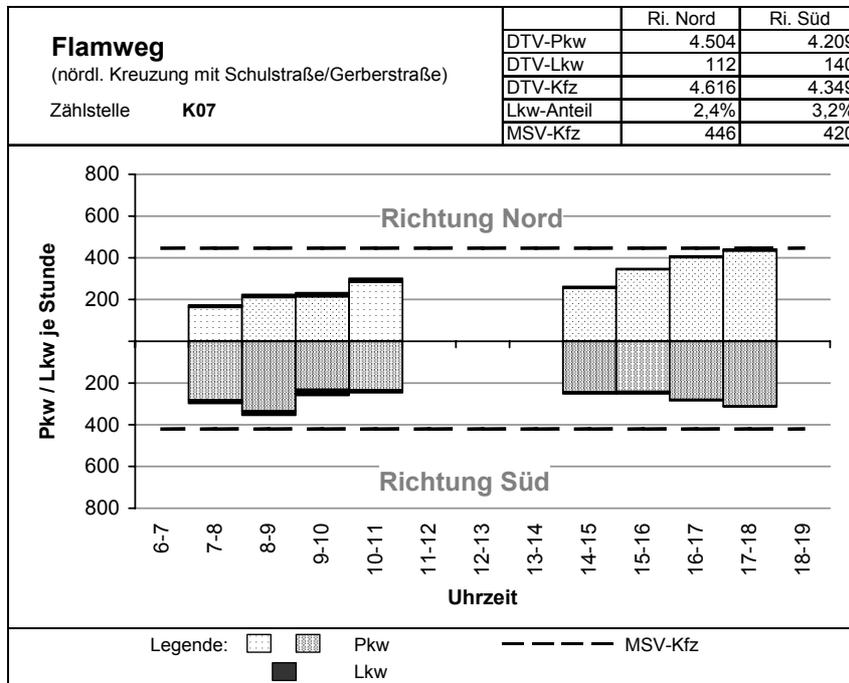


Abb. 2-9: Querschnittsbelastung Feldstraße

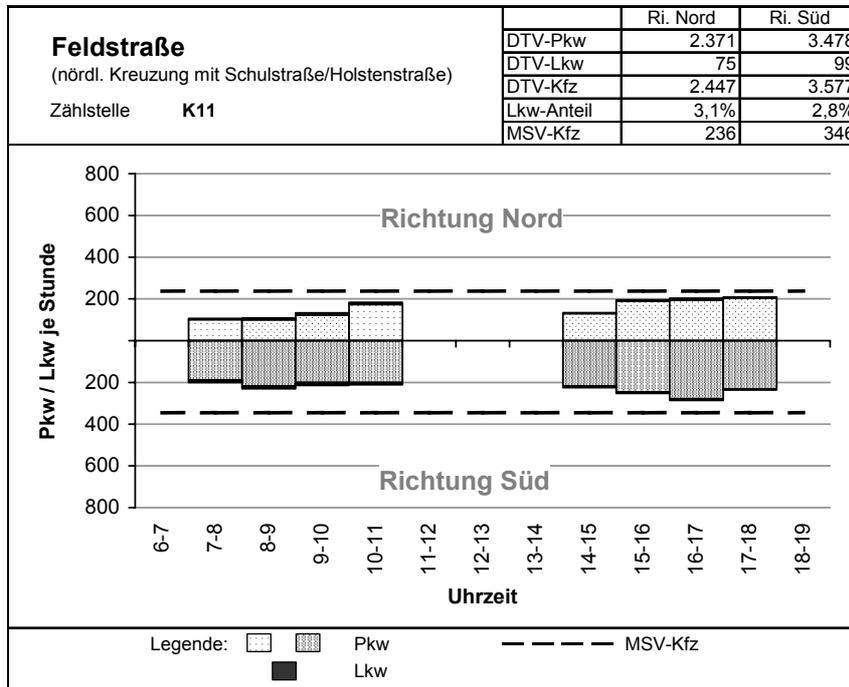


Abb. 2-10: Querschnittsbelastung Schulstraße

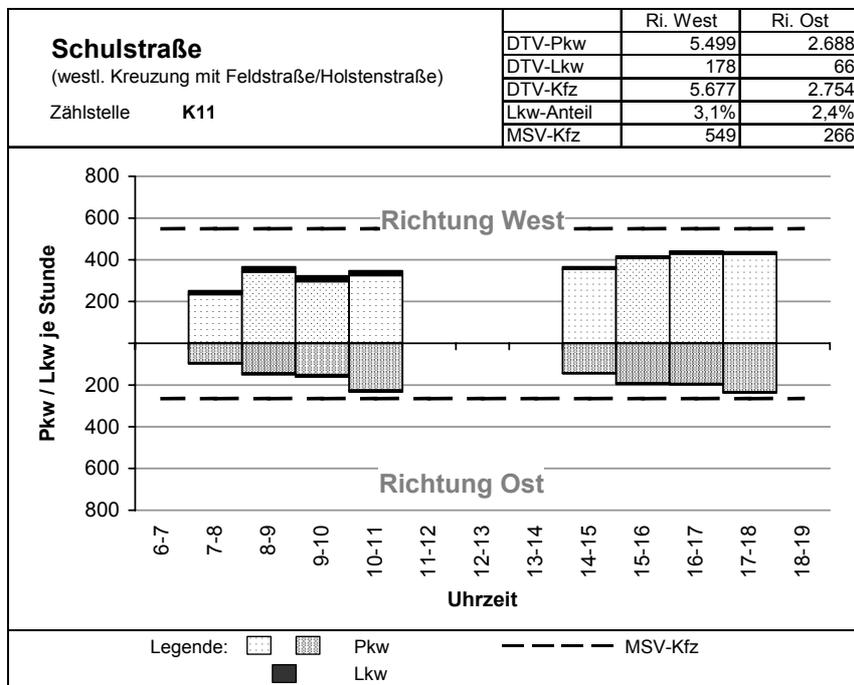


Abb. 2-11: Querschnittsbelastung Königstraße

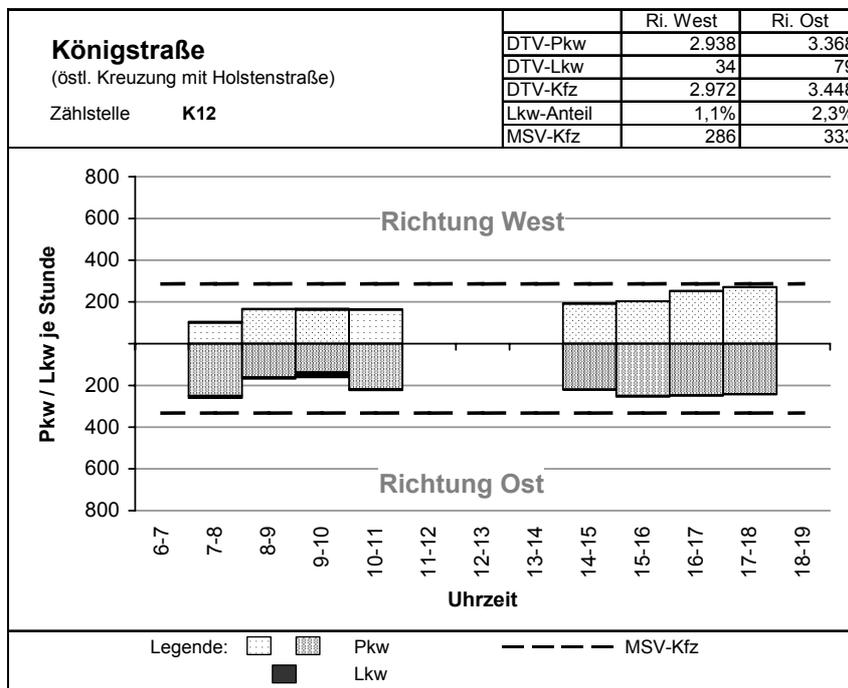


Abb. 2-12: Querschnittsbelastung Reichenstraße

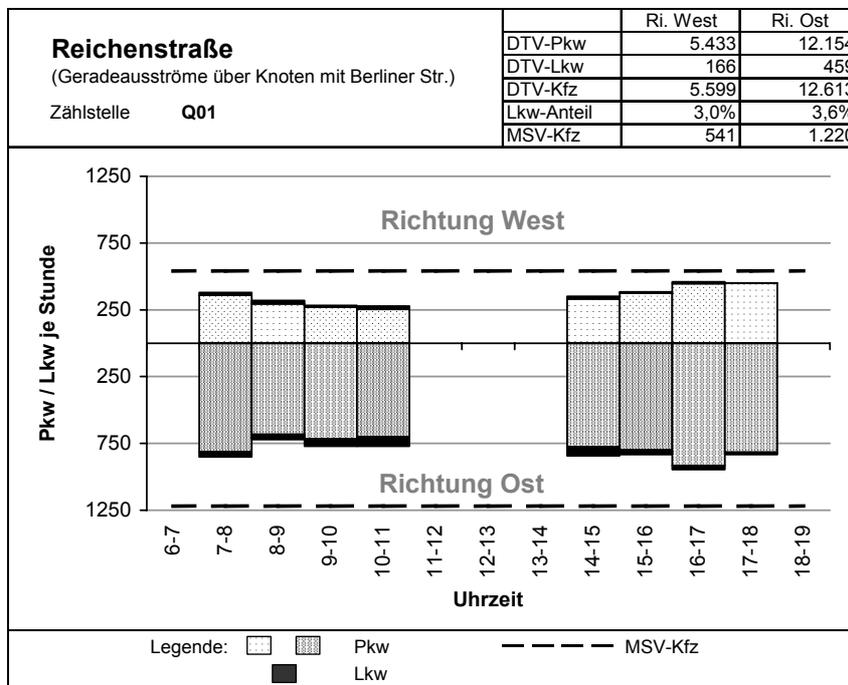


Abb. 2-13: Querschnittsbelastung Berliner Straße

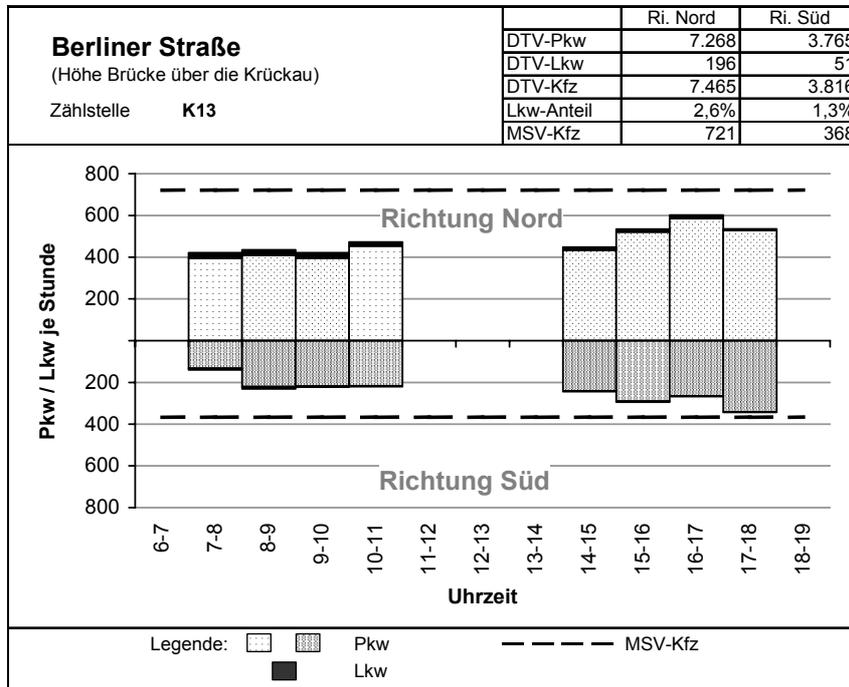
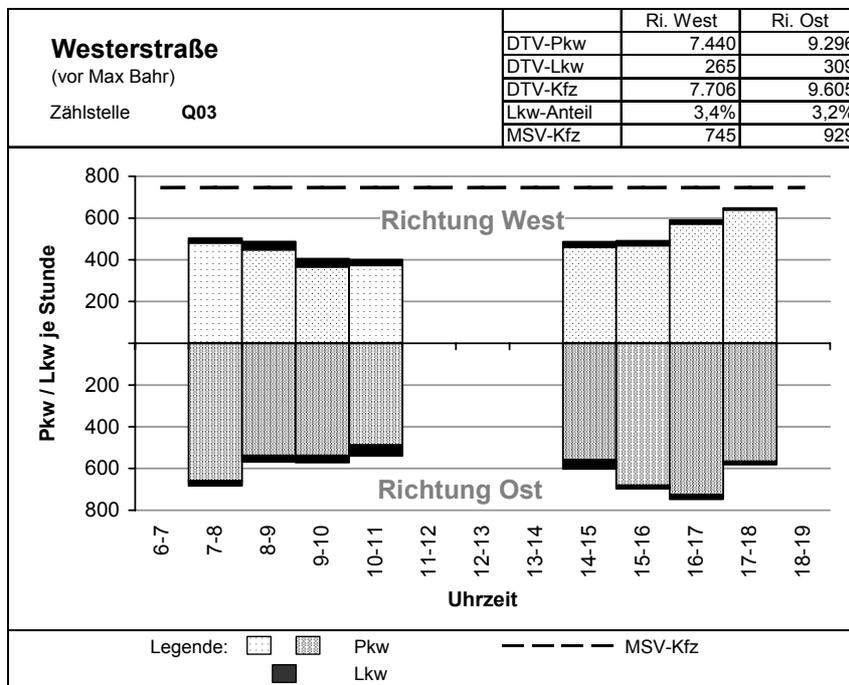


Abb. 2-14: Querschnittsbelastung Westerstraße



2.2.4. Erhebungsergebnisse: Knotenströme

Nachfolgend sind die für ausgewählten Kreuzungen die erhobenen Knotenströme dargestellt. Nicht erhobene Knotenströme sind gestrichelt dargestellt. Hinsichtlich der räumlichen Lage der Knotenpunkte vgl. Abb. 2-3.

Abb. 2-15: Knotenströme K01–Reichenstraße/Berliner Straße/Ansgarstraße (DTV Kfz/24h)

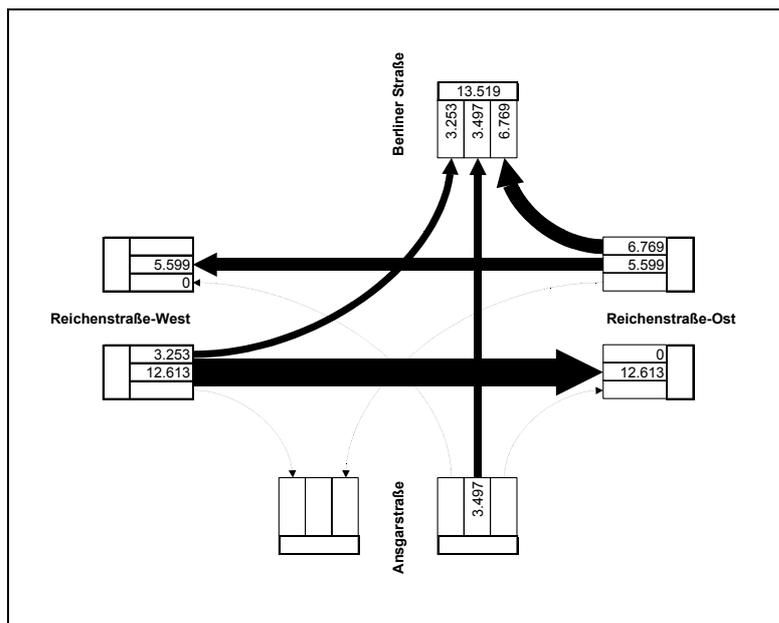


Abb. 2-16: Knotenströme K02–Reichenstraße/Westerstraße/Vormstegen/Ollnsstraße (DTV Kfz/24h)

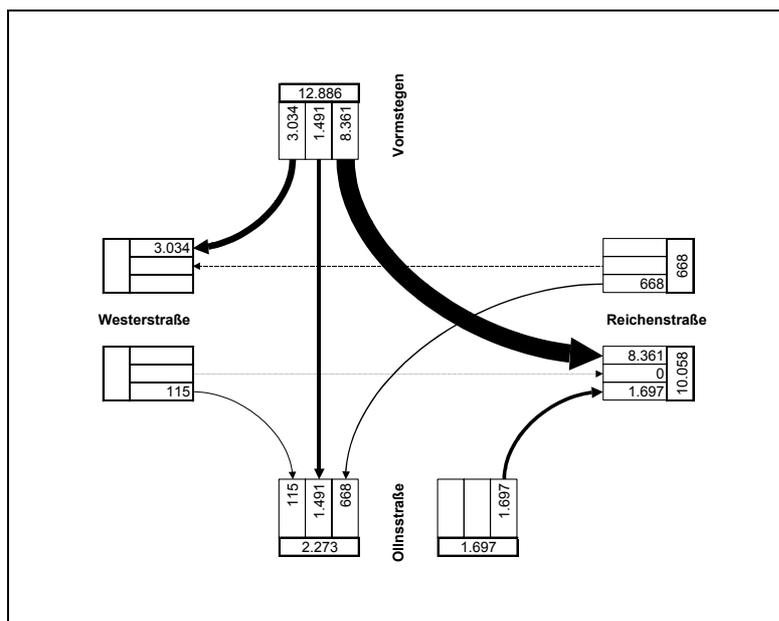


Abb. 2-17: Knotenströme K06–Gerberstraße/Wedenkamp/Schleusengraben (DTV Kfz/24h)

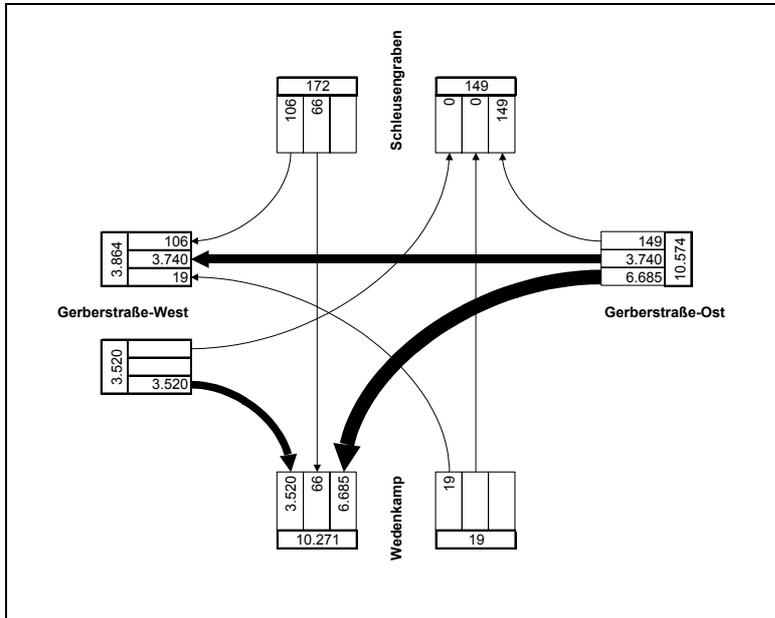


Abb. 2-18: Knotenströme K07–Schulstraße/Flamweg (DTV Kfz/24h)

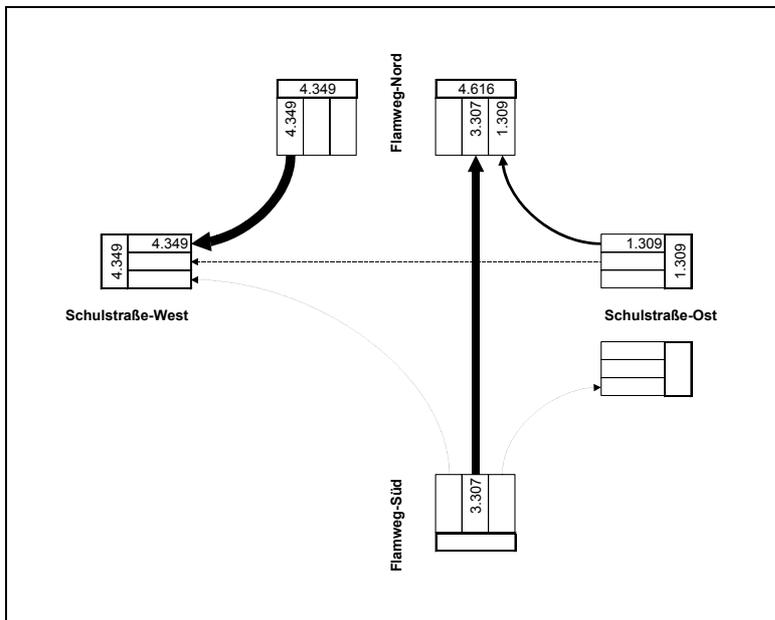


Abb. 2-19: Knotenströme K11–Schulstraße/Holstenstraße/Feldstraße (DTV Kfz/24h)

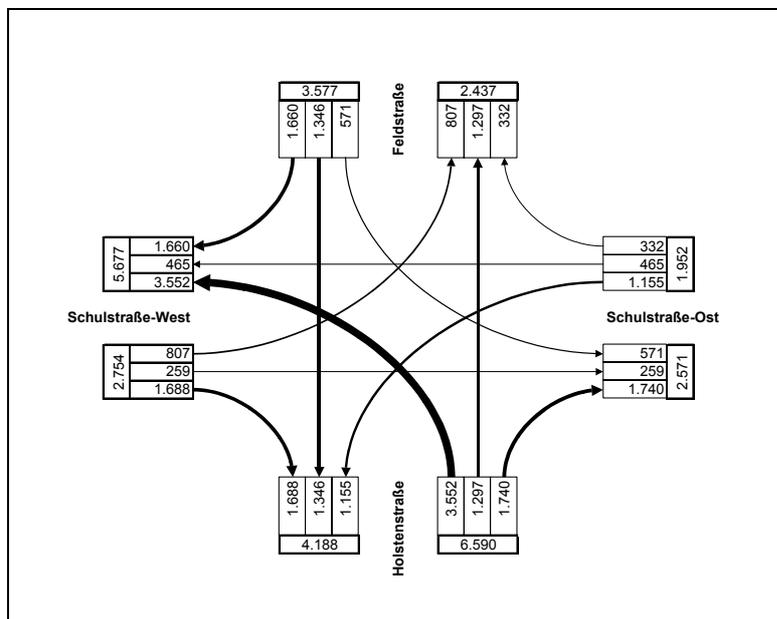
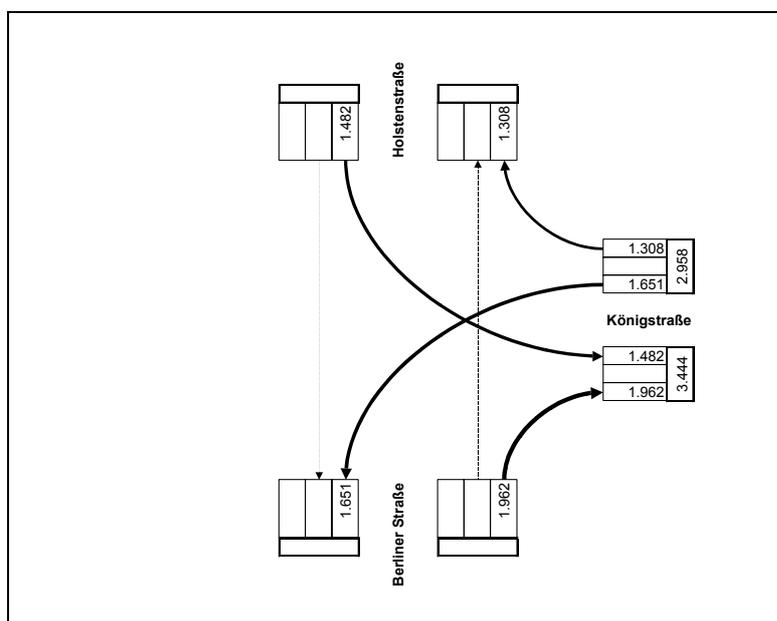


Abb. 2-20: Knotenströme K12–Berliner Straße/Holstenstraße/Königstraße (DTV Kfz/24h)



2.2.5. Erhebungsergebnisse: Verkehrsströme in/durch die Innenstadt

Die Analyse der innerhalb bzw. durch den Innenstadtbereich führenden Verkehrsströme auf der Basis der Kennzeichenerfassung zeigt zunächst, dass im Durch-

schnitt aller Tage des Jahres ca. 60.000 Kfz-Fahrten im Innenstadtbereich stattfinden.

Von diesen sind wiederum ca. 30% Durchgangsverkehre, die ohne Halt zumindest eine Teil des Innenstadtbereichs durchfahren. Dabei handelt es sich jedoch nur in begrenztem Umfang um klassische Durchgangsverkehre, da aufgrund der Abgrenzung des Untersuchungsraums auch sehr kurze Fahrten durch die Innenstadt, bspw. zwischen der östlichen Schulstraße und der Peterstraße, zunächst als Durchgangsverkehre erfasst werden. Auf die klassischen Durchgangsverkehre im Zuge der Bundes- und Landesstraßen zwischen Hamburger Straße/ Reichenstraße/ Westerstraße sowie Gerberstraße/ Flamweg entfällt hingegen ein Anteil von weniger als 15% der in der Innenstadt durchgeführten Kfz-Fahrten.

In der nachfolgenden Abbildung sind die bedeutendsten Durchgangsverkehrsströme dargestellt.

Abb. 2-21: Durchgangsverkehrsströme > 500 Kfz/24h

[Die Balkenstärke entspricht der Stromstärke; Zahlenangaben in DTV Kfz/24h]



Die nähere Analyse der Quell- und Zielverkehre am Beispiel der wichtigen Parkplatzbereiche „Buttermarkt“ sowie „Nordufer/Karstadt“ zeigt deutliche Unterschiede zwischen den beiden Bereichen. So bestehen beim Buttermarkt besonders starke Verflechtungen mit den südlich und östlich gelegenen Zufahrten zur Innenstadt. Die Verflechtungen mit den nordwestlichen Zufahrten Gerberstraße und Flamweg sind hingegen von sehr untergeordneter Bedeutung. Diese Ströme sind hingegen wesentlich stärker auf den Bereich „Nordufer/Karstadt“ ausgerichtet. Aber auch bei diesem sind die südlichen Zufahrten (Westerstraße/ Reichenstraße) von erheblicher Relevanz. Die östlich gelegenen Zufahrten über die Königstraße und die Feldstraße spielen hingegen nur eine geringe Rolle.

Abb. 2-22: Verkehrsströme zum Parkplatz Buttermarkt > 100 Kfz/24h
 [Die Balkenstärke entspricht der Stromstärke; Zahlenangaben in DTV Kfz/24h]

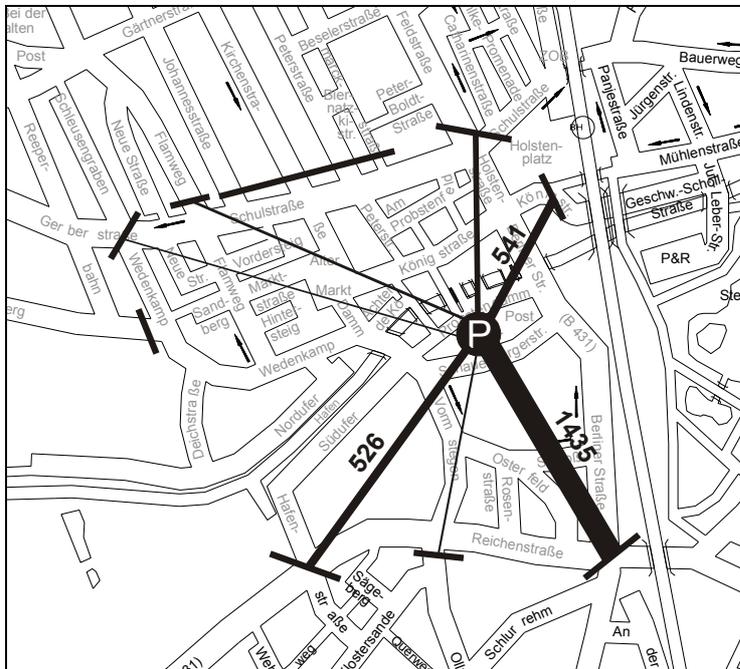
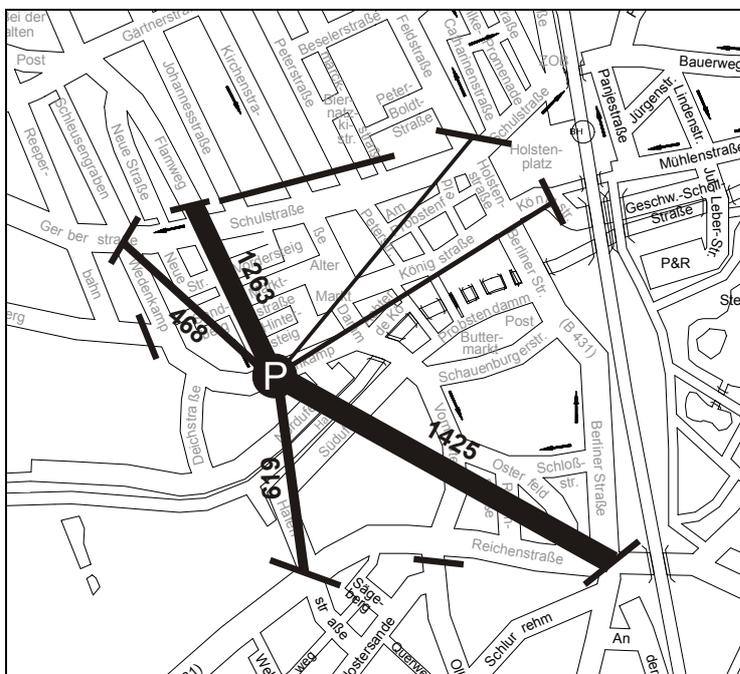


Abb. 2-23: Verkehrsströme zum Parkbereich Nordufer > 100 Kfz/24h
 [Die Balkenstärke entspricht der Stromstärke; Zahlenangaben in DTV Kfz/24h]



2.2.6. Erhebungsergebnisse: Verkehrsbefragung Ost-West-Brücke

Im Rahmen der Verkehrsbefragung wurden in der Zeit zwischen 7 Uhr und 10 Uhr durch die Polizei insgesamt 274 von Ost nach West fahrende Kfz angehalten. Von den Fahrern waren 245 bereit an der Befragung teilzunehmen und machten somit Angaben zu dem Start- und dem geplanten Zielort ihrer Fahrt.

Diese Daten wurden im Anschluss mit Hilfe der bereits im Verkehrsentwicklungsplan 1994 verwendeten Verkehrszellenstruktur codiert. Anhand der Ergebnisse einer parallel durchgeführten Verkehrszählung konnten die Daten zudem auf die durchschnittliche Verkehrsstärke aller Tages des Jahres hochgerechnet werden. Es ergibt sich für die Fahrtrichtung Ost-West ein DTV-Wert von ca. 7.000 Kfz/24h.

Auf der Basis der codierten Start- und Zielorte sowie der Lage der Verkehrszellen zur Hafenspange konnte darüber hinaus der Anteil der potenziellen Hafenspangennutzer mit ca. 3 % ermittelt werden. Unter Berücksichtigung auch der West-Ost-Fahrtrichtung ergibt sich damit eine Verlagerung von der Ost-West-Brücke auf die Route Hamburger Straße/Reichenstraße/Hafenspange von ca. 400 Kfz/24h. Dieser Effekt wird bei den folgenden Verkehrsberechnungen durch eine entsprechende Anpassung der Verkehrsstrommatrizen berücksichtigt.

2.3. Maßnahmenkonzeption und Wirkungsabschätzung

Mit dem Ziel der Identifikation geeigneter Maßnahmen und Strategien zur Weiterentwicklung des Innenstadtstraßennetzes von Elmshorn wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung EDV-gestützte Simulationsrechnungen mit einem Verkehrsumlegungsmodell durchgeführt. Im Folgenden werden zunächst die Methodik und die Erstellung sowie die Kalibrierung des Modells beschrieben. Im Anschluss erfolgt dann die Vorstellung der Ergebnisse der Verkehrsberechnungen.

2.3.1. Methodik und Erstellung des Verkehrsumlegungsmodells

Zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsnachfrage sowie der Abschätzung der Effekte von verkehrlichen Maßnahmen werden in der Verkehrsplanung üblicherweise Verkehrsnachfrage- und -umlegungsmodelle eingesetzt. Mit Hilfe dieser Modelle ist es möglich, Veränderungen von Verkehrsströmen, die sich aus neuen Wohn- oder Arbeitsplatzstandorten oder aber aus Erweiterungen/Änderungen der Verkehrsinfrastruktur ergeben, abzuschätzen.

In der vorliegenden Untersuchung wurde ausschließlich ein Verkehrsumlegungsmodell verwendet, um die Effekte des Baus der Hafenspange und weiterer Maßnahmen zu bestimmen. Auf die Anwendung eines Verkehrsnachfragemodells konnte verzichtet werden, da mit den aus der Kennzeichenerfassung abgeleiteten Verkehrsströmen bereits eine ausreichende Nachfragedatenbasis für den Status quo vor-

handen war. Darüber hinaus führt der Bau der Hafenspange nur zu sehr geringen Veränderungen der Reisezeiten im Elmshorner Straßennetz, so dass Zielwahländerungen aufgrund dieser Maßnahme eher unwahrscheinlich sind.

Verkehrsumlegungsmodelle berechnen auf der Basis der verschiedenen Eigenschaften des Straßennetzes (Geschwindigkeiten, Kapazitäten, Restriktionen etc.) die Verteilung der Fahrzeugströme in diesem Netz. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeugführer die jeweils zeit kürzeste Route wählen, um von ihrem Start- zu ihrem Zielort zu gelangen. Weiterhin wird durch die Modelle berücksichtigt, dass mit zunehmender Belastung einer Straße auch die auf ihr erreichbaren Geschwindigkeiten zurückgehen und damit die benötigten Reisezeiten ansteigen.

Für das eingesetzte Verkehrsumlegungsmodell wurde das Straßennetz der Elmshorner Innenstadt mit seinen Eigenschaften codiert. Berücksichtigt wurden dabei

- die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten,
- Zeitverluste an Lichtsignalanlagen (auf der Basis eigener Messungen/ Beobachtungen; unter Berücksichtigung der geschalteten „Grünen Wellen“),
- Einbahnstraßen,
- Abbiegeverbote,
- Fahrstreifenanzahl
- sowie übliche Kennwerte für Streckenkapazitäten.

Die Basis für die Umlegungsrechnungen stellen Quelle-Ziel-Matrizen für den Pkw- und den Lkw-Verkehr dar, die unmittelbar aus den Ergebnisse der Kennzeichenerfassung abgeleitet wurden. Die Matrizen geben damit die Verkehrsnachfrage und die ihr zugrunde liegenden räumlichen Verteilungen von Wohn- und Aktivitätenorten im Jahr 2006 wider.

Auf eine Fortschreibung dieser Matrizen auf einen Prognosehorizont wurde im Rahmen dieser Untersuchung verzichtet, da der anvisierte Fertigstellungstermin für die Hafenspange gerade einmal fünf Jahre in der Zukunft liegt. Zudem wird nach den derzeit vorhandenen Prognosen die zukünftige Entwicklung Elmshorn in den Bereichen Bevölkerung und Arbeitsplätze weder durch ein deutliches Wachstum noch durch erhebliche Rückgänge geprägt sein und damit dem heutigen Niveau weitgehend entsprechen. Verkehrssteigerungen dürften sich daher vor allem aus einem weiter steigenden Pkw-Besatz ergeben. Dem stehen allerdings steigende Mobilitätskosten bei gleichzeitig stagnierenden Haushaltseinkommen gegenüber, die eher zu einer Dämpfung der Verkehrsnachfrage führen werden.

Das Verkehrsumlegungsmodell für die Elmshorner Innenstadt wurde im Rahmen der Untersuchung mehrfach erweitert und verfeinert, um weitergehenden Anforderungen gerecht werden zu können. Dies betraf insbesondere die separate Ermittlung von Pkw- und Lkw-Verkehren für Lärmberechnungen sowie die detailliertere Abbildung der Verkehre in den Bereichen Westerstraße/Max Bahr und nördlicher Wedenkamp

als Grundlage für die Ausgabe von Knotenströmen. Mit den diversen Verfeinerungen des Modells gehen selbstverständlich auch Veränderung der jeweiligen Ergebnisse einher. Die in diesem Bericht dokumentierten Endergebnisse weichen daher z.T. von den zwischenzeitlich präsentierten Arbeitsständen etwas ab. Die Abweichungen bewegen sich jedoch in einer Größenordnung, die keinen Einfluss auf die abgeleiteten Empfehlungen oder Planungsaussagen haben.

2.3.2. Kalibrierung des Modells für den Status quo-Fall

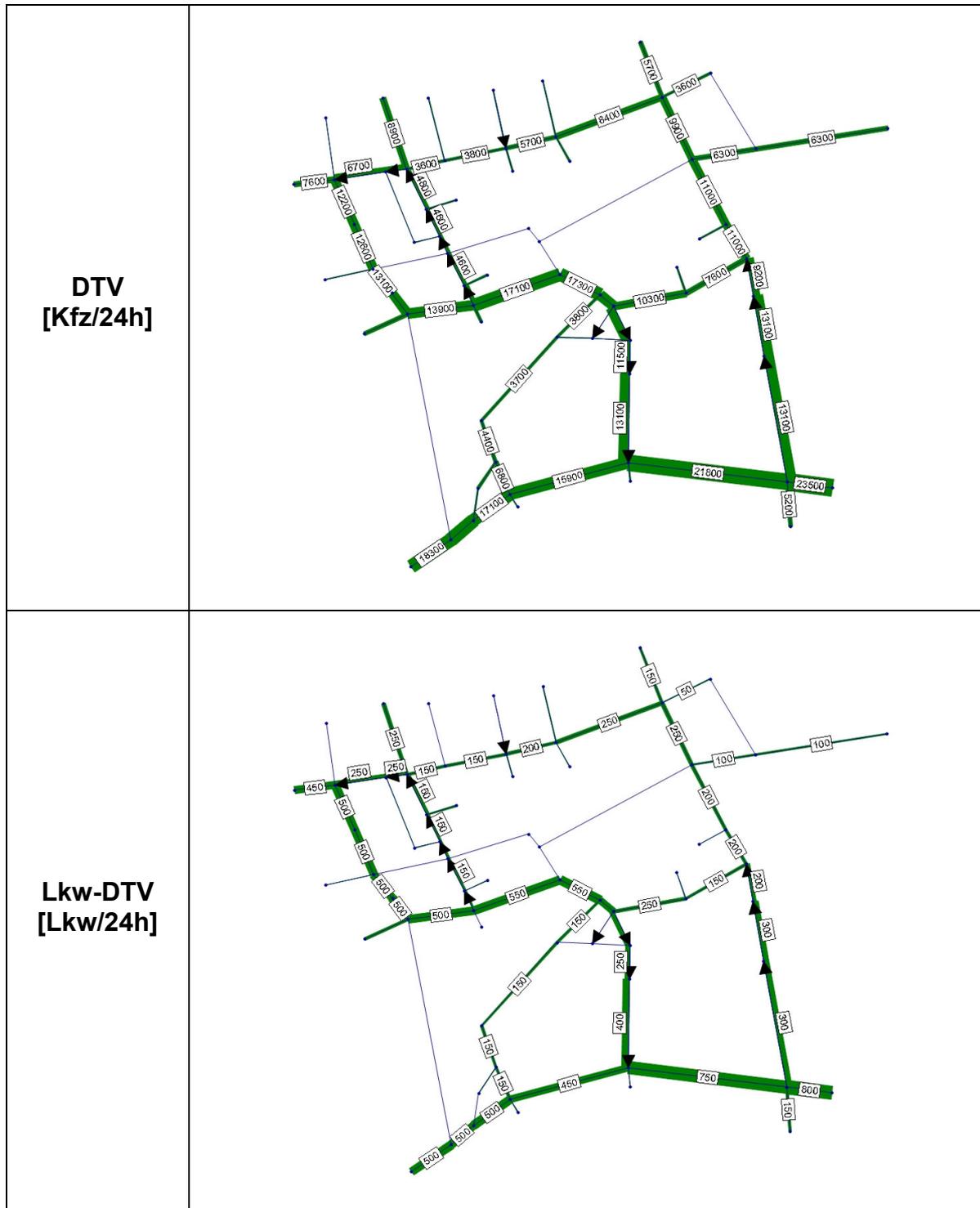
Ein entscheidender Arbeitsschritt bei der Erstellung eines Verkehrsumlegungsmodells ist die Kalibrierung des Modells an den realen Verhältnissen. Dies geschieht in einem iterativen Prozess aus dem Abgleich der Modellergebnisse mit den tatsächlich gezählten Verkehrsbelastungen und der Anpassung der Modellparameter, d.h. in diesem Fall insbesondere die Modifikation der Eigenschaften des Straßennetzes (s.o.). Somit werden u.a. die objektiv erhobenen Netzcharakteristika mit den grundsätzlich subjektiven Wahrnehmungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer in Einklang gebracht.⁴

Das Kalibrierungsergebnis ist in der Abbildung 2-24 für die Straßennetsituation am Erhebungstag dargestellt.⁵ Die Abweichungen zwischen den berechneten und den gezählten Werten (einzelne Knotenströme sowie Querschnittsbelastungen) liegen im Mittel unter 5% bzw. 160 Kfz/24h. Aufgrund dieser geringen Differenzen wurden auf die Anwendung weitergehender Angleichungsverfahren verzichtet.

⁴ So werden z.B. teilweise bestimmte Routen von den Verkehrsteilnehmern eher gemieden obwohl diese objektiv die schnellste Alternative darstellen.

⁵ Wie auch bei allen nachfolgenden Belastungsdarstellungen sind die Verkehrsstärken beim Kfz-Verkehr auf volle Hunderterwerte bzw. beim Lkw-Verkehr auf Fünfzigerwerte gerundet. Eine Darstellung ungerundeter Werte würde eine Genauigkeit suggerieren, die durch Verkehrsmodelle generell nicht erreicht werden können.

Abb. 2-25: Netzbelastung im Status quo-Fall



2.3.3. Szenarienberechnungen

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Hafenspange und zur Ableitung darauf aufbauender weitergehender Maßnahmen wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung eine Vielzahl von Umlegungsrechnungen durchgeführt. Dabei wurden zunächst einzelnen Maßnahmen separat berechnet, um einen ersten Eindruck von ihren isolierten Wirkungen zu bekommen. Darauf aufbauend wurden die Einzelmaßnahmen zu Szenarien zusammengefasst, um auch die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen berücksichtigen zu können.

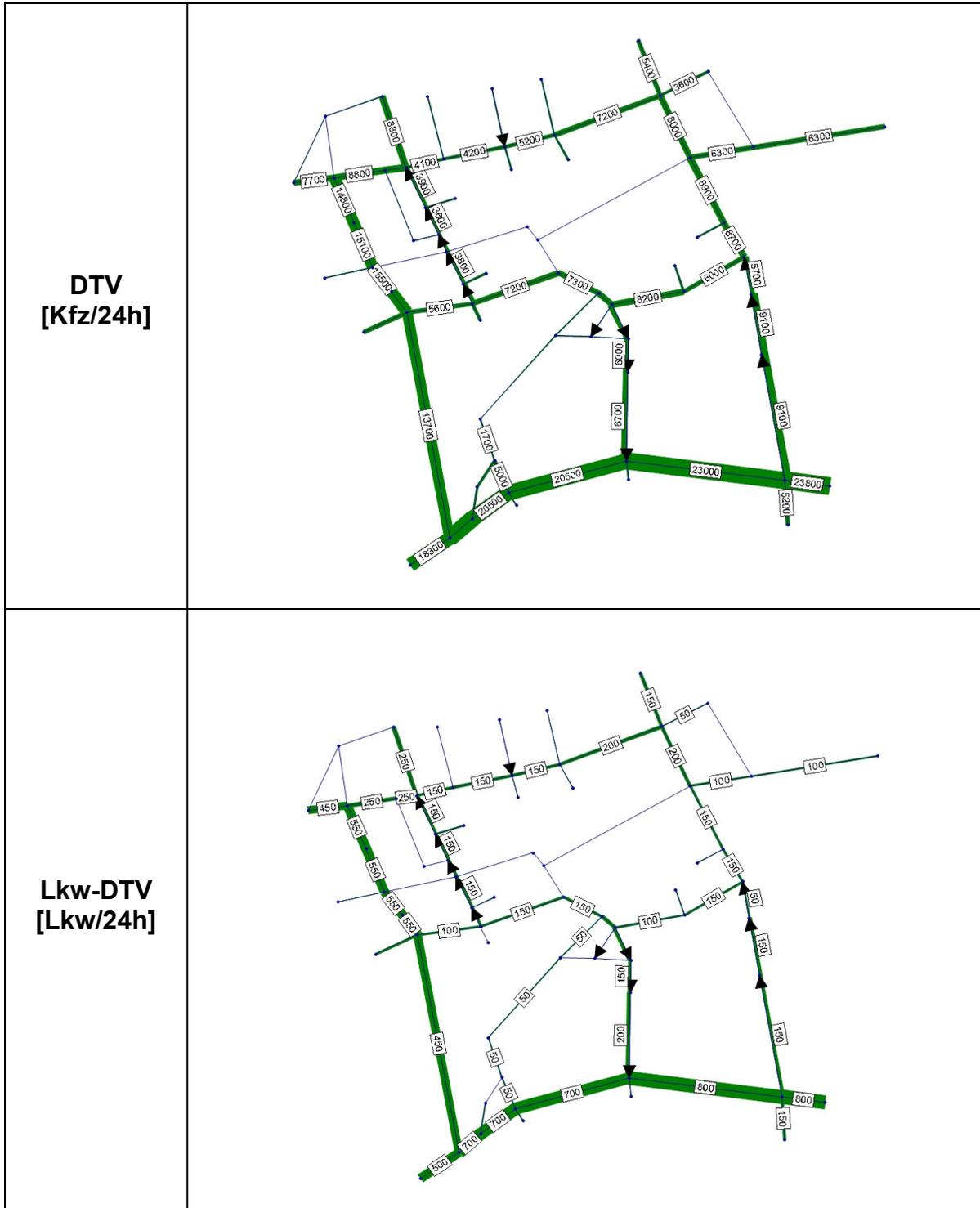
Nachfolgend sind die wichtigsten, umfassenderen Szenarien mit ihren verkehrlichen Wirkungen dargestellt. Dabei werden für jedes Szenario zunächst spiegelstrichhaft die getroffenen Annahmen, dann die ermittelten Verkehrsbelastungen und die Veränderungen gegenüber dem jeweiligen Referenzszenario und schließlich kurz die wesentlichen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aufgeführt.

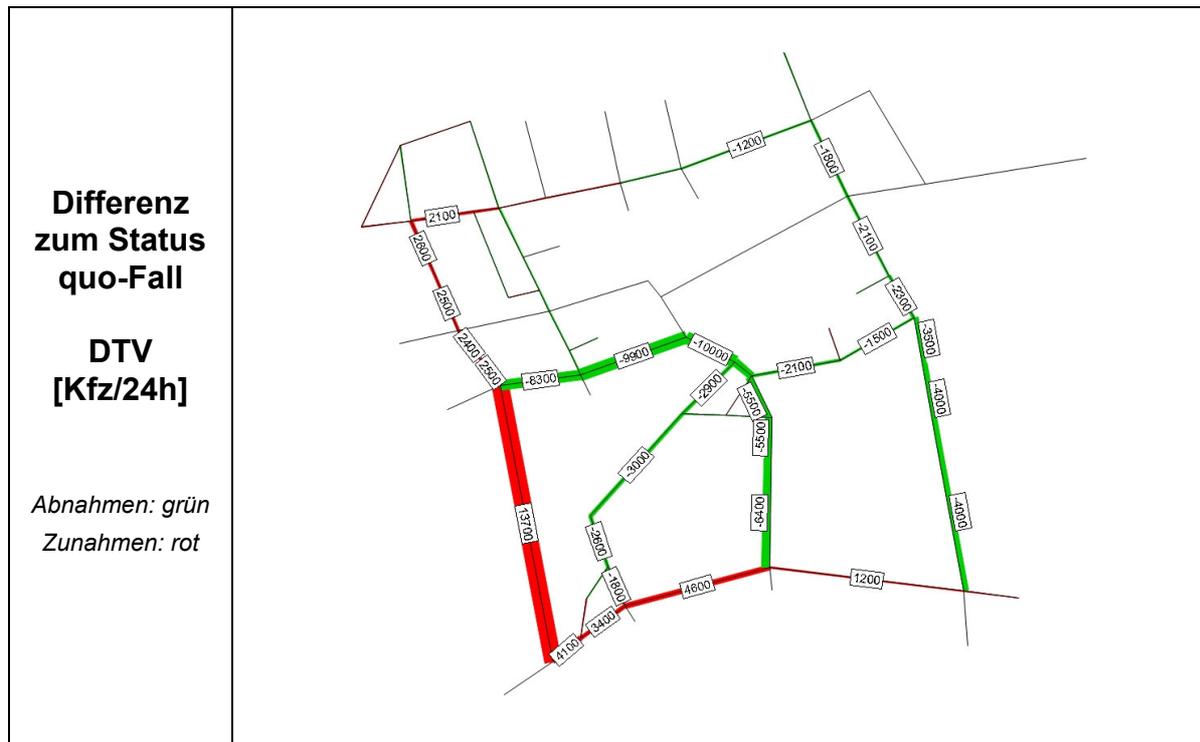
Szenario „Nur Hafenspange“

Annahmen:

- Die Hafenspange wird als zweispurige Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h realisiert.
- Der Straßenzug Hafenspange/Wedenkamp-Nord wird bei der Lichtsignalanlagensteuerung priorisiert.
- Die Einbahnstraßenregelung in der Gerberstraße wird aufgehoben.
- Der Zufahrt zum Schleusengraben aus der Gerberstraße wird geschlossen.
- Die Attraktivität der Route über die Holstenstraße/Schulstraße wird in beiden Fahrtrichtungen durch geeignete Maßnahmen deutlich reduziert.

Abb. 2-26: Netzbelastung im Szenario „Nur Hafenspange“





Ergebnisse:

- Deutliche Entlastung des östlichen Wedenkamp (ca. -60%), auf dem aber dennoch eine Verkehrsbelastung verbleibt, die in etwa dem heutigen Niveau der Schauenburger Straße entspricht.
 - Vergleichsweise geringe Entlastung der Holstenstraße / Schulstraße
 - Von der Schauenburger Straße werden ca. 20% der Verkehre auf die Hafenspange verlagert.
- !** Bei den Modellrechnungen wurden hinsichtlich der Verlagerungen auf die Hafenspange sehr positive Annahmen getroffen. Wie weitergehende Analysen gezeigt haben, könnten aufgrund der bereits heute bestehenden erheblichen freien Kapazitäten im Innenstadtstraßennetz die Verlagerungswirkungen auch geringer ausfallen (z.B. östlicher Wedenkamp -50% statt -60%). Dieser Umstand ist auch bei den nachfolgenden Vergleichen mit weitergehenden Maßnahmen unbedingt zu beachten.

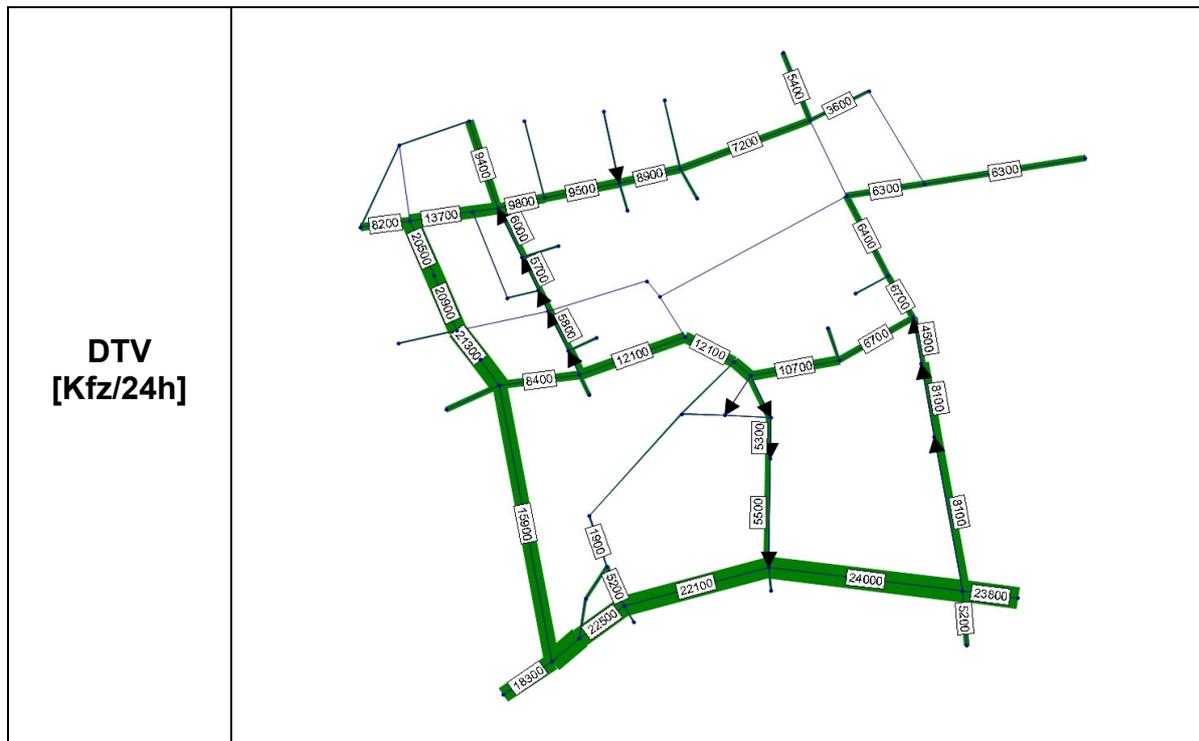
Da durch die Stadt Elmshorn der Bau der Hafenspange und die Öffnung der Gerberstraße prioritär verfolgt werden und inzwischen auch die entsprechenden planungs- und förderrechtlichen Maßnahmen eingeleitet wurden, ist die Umsetzung dieser Maßnahmen als gesichert anzunehmen. Das Szenario „Nur Hafenspange“ bildet daher das Referenzszenario für die nachfolgenden, weitergehenden Szenarien.

Szenario „Sperrung Holstenstraße“

Annahmen:

- Realisierung des Szenarios „Nur Hafenspange“
- Die Durchfahrt durch die Holstenstraße wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt; Busse, Taxen, Sonderfahrzeuge und Radfahrer können weiterhin durchfahren.

Abb. 2-27: Netzbelastung im Szenario „Sperrung Holstenstraße“





Ergebnisse:

- Eine deutliche Entlastung gegenüber dem Szenario „Nur Hafensspange“ tritt nur auf der Holstenstraße selbst auf.
- Geringe Entlastungen auf der Berliner Straße und Vormstegen
- deutliche Mehrbelastungen im praktisch gesamten übrigen Straßennetz (insb. Wedenkamp, Flamweg, Schulstraße)
- erhebliche Umwegfahrten notwendig

Szenario „Sperrung Wedenkamp-Ost“

Annahmen:

- Realisierung des Szenarios „Nur Hafensspange“
- Die Durchfahrt durch die östlichen Wedenkamp wird auf Höhe der Krückaubrücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt; Anlieger, Busse, Taxen, Sonderfahrzeuge und Radfahrer können die Straße im Zuge einer Kommunaltrasse weiterhin befahren.

Abb. 2-28: Netzbelastung im Szenario „Sperrung Wedenkamp-Ost“



Ergebnisse:

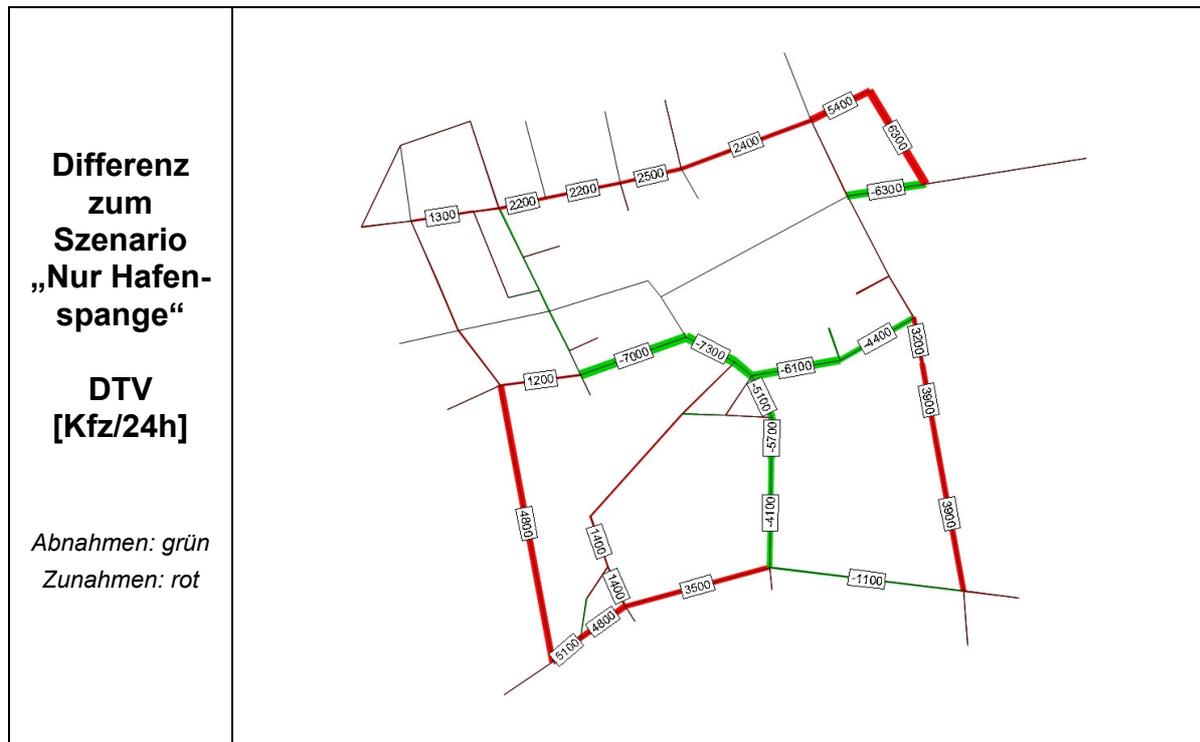
- Gute Auslastung der Hafenspange
- Zusätzliche Belastungen in der Holstenstraße und der Schulstraße
- Deutliche Entlastung des östlichen Wedenkamps sowie von Teilen der Schauenburger Straße und vom Vormstegen
- Erreichbarkeit der Parkplätze am Südufer und auf dem Buttermarkt aus dem nordwestlichen Bereich eingeschränkt

Auswahlszenario

Das Auswahlszenario wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf der Basis der dargestellten Szenarienergebnisse sowie weiterer Wirkungsberechnungen einzelner Maßnahmen konzipiert. Mit dem Szenario wird im Folgenden eine eher langfristig orientierte Gesamtstrategie für die Weiterentwicklung des Straßennetzes in der Elmshorner Innenstadt hinsichtlich ihrer Wirkungen überprüft.

Annahmen:

- Realisierung des Szenarios „Nur Hafenspange“
- Die Durchfahrt durch die östlichen Wedenkamp wird auf Höhe der Krückaubrücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die nicht mehr benötigten Verkehrsflächen zwischen Flamweg und Krückbrücke werden zugunsten von Parkplätzen und einer Kommunaltrasse (Bus- und Radverkehr sowie Erschließung der Straße Achter de Kö) zurückgebaut.
- Die Einbahnstraßenregelung in der Berliner Straße wird aufgehoben
- Die Einbahnstraßenregelung im Vormstegen wird aufgehoben – gleichzeitig wird die Straße verkehrsberuhigt (Tempo 30-Zone) und dient (zusammen mit dem Südufer) nur noch der Erschließung des Gebiets Vormstegen und der Erreichbarkeit der Parkplätze am Südufer und auf dem Buttermarkt für Verkehrsteilnehmer, die aus westlicher Richtung oder über die Hafenspange kommen.
- In der Holstenstraße werden in erheblichem Umfang verkehrsberuhigende Maßnahmen ergriffen (Tempo 30, deutliche Priorisierung der übrigen Ströme und Verkehrsteilnehmer an der LSA Holstenstraße/Feldstraße/Schulstraße, Aufpflasterung im Bereich der Kreuzung mit der Königstraße und deutliche LSA-Priorisierung der Fuß- und Radfahrerströme in der Königstraße – sehr kurze Umlaufzeit, relativ knappe Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr).
- Verlagerung der Kfz-Verkehre aus der östlichen Königstraße/ Bahnunterführung auf eine neu zu errichtende, parallel zu den Bahngleisen verlaufenden Straßenverbindung zur Schulstraße (s. Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld Kap. 5.6).
- Der Flamweg wird verkehrsberuhigt. Die Einbahnstraßenregelung wird zwischen Wedenkamp und der Zufahrt zum Karstadt Parkhaus aufgehoben.



Ergebnisse:

- Deutliche Bündelung der Verkehre im gesamten Innenstadtbereich auf wenige Straßenzüge (Hafenspange, Berliner Straße, Schulstraße/Gerberstraße)
- Gute Auslastung der Hafenspange
- Deutliche Entlastung im zentralen Innenstadtbereich (Wedenkamp, Schauenburger Straße)
- Deutliche Entlastung des Quartiers Vormstegen
- Nur sehr geringe Mehrbelastungen auf der Holstenstraße (ca. +700 Kfz/24h), deren Belastung damit immer noch deutlich unter den heutigen Werten liegt.
- Leichte Entlastung des südlichen Flamwegs

2.4. Zusammenfassung und Bewertung der Verkehrsanalysen

Die in den vorangegangenen Kapiteln durchgeführten Verkehrsanalysen lassen sich aus unserer Sicht wie folgt zusammenfassen und bewerten:

- Das Straßennetz in der Elmshorner Innenstadt ist im Hinblick auf die heutige Verkehrsnachfrage in weiten Bereichen vollkommen ausreichend dimensioniert, an mehreren Stellen sogar deutlich überdimensioniert.

- Dies führt zusammen mit dem überaus dichten Netz an Hauptverkehrsstraßen, das den Verkehrsteilnehmern meist eine Auswahl unter mehreren fast gleichwertigen Routen ermöglicht, zu einer flächendeckenden Verteilung des Verkehrs über den gesamten Innenstadtbereich.
- Die zahlreichen Einbahnstraßenregelungen führen zu erheblichen Umwegfahrten sowie einer schwierigen Orientierung vor allem für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer.
- Mit dem Bau der Hafenspange ergeben sich für Elmshorn neue Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich einer Entlastung der Innenstadt vom Verkehr und – darauf aufbauend – einer städtebaulichen Weiterentwicklung in der Innenstadt.
- Es ist jedoch auch mit der Hafenspange keine Optimierung möglich, die an *allen* Stellen im Straßennetz gleichermaßen für eine Entlastung sorgt.
- Gleichzeitig würden sich durch den alleinigen Bau der Hafenspange zwei alternativen Umfahrungsmöglichkeiten der Innenstadt im Südwesten ergeben, die jedoch nur relativ schwach ausgelastet und damit letztlich ineffizient wären.
- Es sind daher weitergehende verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, damit im Innenstadtstraßennetz Entlastungen auftreten, die als Verbesserung empfunden werden und die das Potenzial zu einer städtebaulichen Aufwertung bieten.
- Eine Sperrung der Holstenstraße für den Individualverkehr stellt keine geeignete Option zur Entlastung der Innenstadt dar. Wir empfehlen daher auch vor dem Hintergrund des erarbeiteten Verkehrskonzepts für das Bahnhofsumfeld (vgl. Kap. 5) diese Variante nicht weiter zu verfolgen.
- Eine alleinige Sperrung des Wedenkamps für den Individualverkehr entlastet zwar diesen Teil der Innenstadt, führt aber gleichzeitig zu unerwünschten Mehrbelastungen in der Holstenstraße sowie einer schlechteren Erreichbarkeit der Parkplätze am Südufer und auf dem Buttermarkt.
- Eine Sperrung des Wedenkamps sollte daher – entsprechend des vorgestellten Auswahlzenarios – mit weiteren ergänzenden Maßnahmen kombiniert werden. Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, kann es so durchaus gelingen, eine verkehrliche Entlastung größerer Teile der Innenstadt zu erreichen und somit eine wichtige Voraussetzung für städtebauliche Aufwertungen zu schaffen.

2.5. Umsetzungskonzept und weitergehende Empfehlungen

Im Rahmen der Beschreibung des Auswahlzenarios im Kapitel 2.3.3 wurden die zu ergreifenden verkehrlichen Maßnahmen bereits aufgeführt. Nachfolgend werden diese Maßnahmen zu Teilbausteinen eines Umsetzungskonzept zusammengefasst und hinsichtlich ihrer zeitlichen Priorität geordnet. Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Vorgehensweise bei der Weiterentwicklung und Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen gegeben.

Die dabei getroffenen Aussagen folgen in erster Linie inhaltlichen Überlegungen und Abwägungen vor dem Hintergrund der derzeitigen Rahmenbedingungen. Fördermodalitäten bzw. -möglichkeiten oder aber nicht absehbare Investitionsvorhaben (bspw. auf dem Eckgrundstück Wedenkamp/Hafenspange) können jedoch die zeitlichen Prioritäten verschieben. Das Umsetzungskonzept ist daher fortlaufend an die weitere Entwicklung anzupassen.

Baustein 1: Inbetriebnahme Hafenspange – Sperrung östlicher Wedenkamp

Der Baustein 1 des Umsetzungskonzepts hat die höchste zeitliche Priorität. Um die positiven Effekte der Hafenspange voll realisieren zu können, sollte möglichst mit der Inbetriebnahme der Hafenspange gleichzeitig der östliche Wedenkamp für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden und mit den dortigen Rück- und Umbaumaßnahmen begonnen werden. Sollte letzteres nicht realisierbar sein, so sind kurzfristige, provisorische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Wedenkamps zu ergreifen (prov. Einrichtung von Parkplätzen, Anpassung der benachbarten LSA ...).

Da die Annahme einer gleichzeitigen Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Vormstegen und dem dafür notwendigen Umbau des Knotenpunkts Reichenstraße/Vormstegen unrealistisch ist, sollte die Anbindung der Parkflächen am Südufer und auf dem Buttermarkt aus Richtung Norden und Nordwesten zunächst über die Hafenspange und das Südufer erfolgen. Diese Parkströme sind des Weiteren über die geöffnete Gerberstraße und eine entsprechend veränderte Wegweisung möglichst auf die freien Parkplatzkapazitäten nördlich der Krückau zu lenken.

Ebenfalls mit der Inbetriebnahme der Hafenspange ist in der Holstenstraße mit der Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen zu beginnen. Dabei sind – als am schnellsten zu realisierende Maßnahme – zunächst die LSA-Programme zugunsten der übrigen Verkehrsströme und Verkehrsteilnehmer zu modifizieren. Bauliche Umgestaltungsmaßnahmen können hingegen auch erst später begonnen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte aus Akzeptanzgründen erst nach der Realisierung der baulichen Maßnahmen herabgesetzt werden.

Um diese Umsetzungsschritte realisieren zu können, sind prioritär

- ein verkehrs- und freiraumplanerisches Gesamtkonzept inklusive Kostenschätzung für den Bereich Wedenkamp/Nordufer zu erarbeiten.
- die Konzeptionen für das Bahnhofsumfeld weiterzuentwickeln (s.a. Kap. 5.8)

Die Bausteine 2 und 3 folgen zeitlich dem Baustein 1. Sie können größtenteils unabhängig voneinander umgesetzt werden. Eine zeitliche Priorisierung einer der beiden Bausteine gegenüber dem anderen ist inhaltlich nicht zwingend notwendig.

Baustein 2:

Nach dem Abschluss der Phase 1 sollte möglichst bald mit der Neuordnung der Verkehrsführung im Bereich Vormstegen, Schauenburger Straße, Berliner Straße und Reichenstraße begonnen werden, um so die Anbindung der Parkplatzflächen am Südufer und auf dem Buttermarkt neu zu gestalten.

Mit den dafür erforderlichen Maßnahmen sollte der Rückbau der Verkehrsfläche im Knotenpunktsbereich Südufer/ Wedenkamp/ Schauenburger Straße/ Vormstegen/ Parkhauszufahrt Südufer in geeigneter Weise verknüpft werden, um die kontinuierliche Erreichbarkeit der Parkplätze sicherzustellen.

Voraussetzung für diese Umsetzungsschritte sind:

- eine Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich der Aufhebung der Einbahnstraßenregelungen im Vormstegen und der Berliner Straße (insb. notwendige Umbauten an den Kreuzungen mit der Reichenstraße, Fahrbahnbreite und Führung des Radverkehrs im Vormstegen)
- die Erarbeitung eines Verkehrs- und Freiraumplanerischen Gesamtkonzeptes

Baustein 3

Der Um- und Rückbau des Flamwegs weist eine vergleichsweise geringe zeitliche Priorität auf. Ein erster verkehrsberuhigender Schritt kann bereits nach der Inbetriebnahme von Hafenspange/Wedenkamp-Nord mit dem Heruntersetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h unternommen werden.

Des Weiteren kann ebenfalls bereits frühzeitig die Einbahnstraßenregelung am südlichen Ende des Flamwegs aufgehoben und somit die Ausfahrt aus dem Karstadt Parkhaus auch über den Wedenkamp ermöglicht werden. Einzige Voraussetzung hierfür ist ein ggf. auch provisorischer Umbau des Knotenpunkts Wedenkamp/ Flamweg. Der weitere Rückbau des Flamwegs zu einer reinen Erschließungsstraße sowie die ggf. mögliche Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (vgl. Kap. 4.3) können unabhängig voneinander im weiteren zeitlichen Verlauf realisiert werden.

Zur Umsetzung der genannten Punkte sind mittelfristig erforderlich:

- Prüfung der Einbahnstraßenregelung im Flamweg (bzgl. der Richtung der Einbahnstraße, der möglichen Aufhebung der Einbahnstraße zwischen Knoten Flamweg/Wedenkamp und Karstadt-Parkhaus, des Zulassens des Radverkehrs in Gegenrichtung)
- Erarbeitung eines Umgestaltungskonzeptes (Straßenraumentwurf, Kostenermittlung)
- Abstimmung mit den Anliegern

3. Verbesserung der Parkplatzsituation

Bei den im Rahmen des ISEK-Prozesses durchgeführten Diskussionen um die Aufwertung der Elmshorner Innenstadt stand immer wieder auch das Thema Parken im Kontext der generellen Frage der Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Beschäftigte im Blickpunkt.

Insbesondere in der Konkurrenzsituation zu den Einkaufsmärkten am Stadtrand mit ihren kostenfreien und großzügig dimensionierten Stellplätzen ist für den Einzelhandel und seine Kunden eine attraktive Parkplatzsituation von beträchtlicher Bedeutung. Gleichzeitig ist die Anlage von größeren Stellplatzanlagen aber mit hohen Kosten und – bei ebenerdigen Parkplätzen – einem erheblichen Verbrauch von innerstädtischen Flächen verbunden, die damit für eine städtebauliche Weiterentwicklung nicht mehr zur Verfügung stehen.

Die letzte Datenerhebung zur Parkplatzsituation fand im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 1992 statt. Für eine Beantwortung der im ISEK-Prozess aufgeworfenen Fragen und die Erarbeitung von neuen Planungen sind diese Daten nicht mehr verwendbar. Im Rahmen der vorliegenden vertiefenden verkehrlichen Untersuchung wurde daher auch Analysen des Parkplatzangebots und der Parkraumnachfrage durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Analysen sowie die daraus abgeleiteten Verbesserungsvorschläge und Empfehlungen sind in den nachfolgenden Unterkapiteln dokumentiert.

3.1. Parkplatzangebot

Das Parkplatzangebot in der Elmshorner Innenstadt setzt sich aus einer Vielzahl von Parkgelegenheiten unterschiedlichster Art, Qualität und Bewirtschaftungsform zusammen.

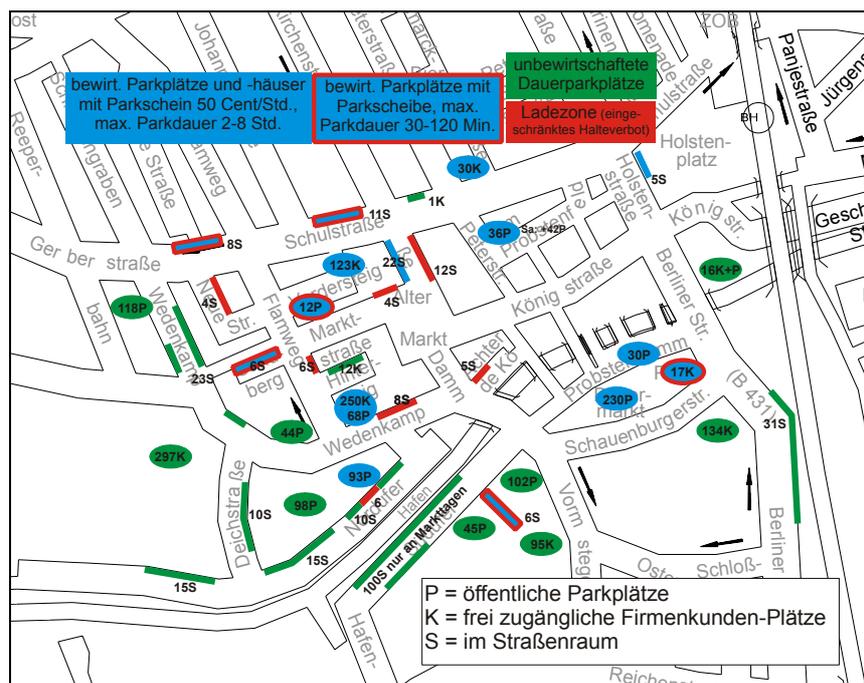
In dem in dieser Studie untersuchten Bereich (s. Abb. 4-2) befinden sich je nach Wochentag zwischen 2013 und 2113 öffentlich zugängliche Stellplätzen. Von diesen ist etwas mehr als die Hälfte unbewirtschaftet. Der Rest ist zum weitaus überwiegenden Teil kostenpflichtig; Parkplätze mit Parkscheibenregelung stellen eine Ausnahme dar. Etwas mehr als die Hälfte aller Parkplätze befindet sich auf öffentlichen Flächen (inkl. Straßenraum) bzw. im Eigentum der Stadt.

Abb. 3-1: Parkplatzangebot nach Art und Bewirtschaftungsform

| | Straßenraum | öffentliche Parkplätze | frei zugängliche Firmenkunden- Plätze | Gesamt |
|--|------------------------|---------------------------|--|---------------------------------------|
| unbewirtschaftete Dauerparkplätze | 104 (Markttag: 204) | 415 | 547 | 1066 (Markttag: 1166) |
| Parkplätze mit Parkscheibenregelung | 31 | 12 | 17 | 60 |
| Kostenpflichtige Parkplätze und -häuser | 27 | 457 (Sa: 499) | 403 | 887 (Sa: 929) |
| Gesamt | 162 (Markttag: 262) | 884 (926) | 967 | 2013 (Markttag: 2113; Sa: 2055) |
| Ladezonen | 45 | | | |

In der nachfolgenden Abbildung ist die räumliche Verteilung des Parkplatzangebots differenziert nach Art und Bewirtschaftungsform dargestellt. Es wird deutlich, dass die kostenpflichtigen Parkgelegenheiten tendenziell etwas innenstadtnäher gelegen sind. Bemerkenswert ist dabei jedoch, dass in einigen Fällen bewirtschaftete und unbewirtschaftete Parkplätze unmittelbar nebeneinander liegen (Parkhaus Karstadt/ Parkplatz Wedenkamp, Parkplatz Nordufer/Parkhaus und Straßenraum Nordufer, Südufer: 6 Parkscheibenplätze/250 kostenfreie Stellplätze).

Abb. 3-2: Parkplatzangebot in der Innenstadt



Die Qualität der verschiedenen Parkieranlagen ist sehr unterschiedlich. Die meisten ebenerdig angelegten Parkplätze haben eine gute Qualität. Lediglich der Parkplatz Südufer befindet sich z.T. auf unbefestigten Flächen. Die Qualität der Parkhäuser ist dagegen deutlich problematischer. In einem schlechten Zustand sind insbesondere die Parkhäuser Karstadt (unübersichtliche Eingangs-/ Aufteilungssituation), Wedenkamp (sehr dunkel) und Südufer (dunkel, Graffiti, Beschädigungen).

Parkleitsystem

Das Auffinden eines bestimmten Parkplatzes bzw. Parkbereiches in der Innenstadt ist für ortsunkundige Besucher der Elmshorner Innenstadt mit Schwierigkeiten verbunden. Zwar werden die Verkehrsteilnehmer auf den größeren Zufahrtsstraße zur Innenstadt von einem Parkleitsystem „begrüßt“, eine verständliche Zielführung zu definierten Parkbereichen bzw. -flächen erfolgt auf dem weiteren Weg jedoch kaum. Lediglich in unmittelbarer Nähe der einzelnen Parkplatzanlagen sind jeweils Wegweiser mit der entsprechenden Bezeichnung der Anlage zu finden. Die Zufahrten insbesondere zu den Parkhäusern sind darüber hinaus zum Teil mit dynamischen Anzeiger des Belegungszustands ausgestattet.

Neben der begrenzten Informationen der Parkplatzsuchenden ist darüber hinaus festzuhalten, dass eine geplante, koordinierte Lenkung der Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar ist.

3.2. Parkraumnachfrage

Neben der Analyse des Parkplatzangebots sind insbesondere Daten bezüglich der Parkraumnachfrage von entscheidender Bedeutung für die Planung. Zur Herstellung einer entsprechenden Datenbasis wurden einerseits in die Kennzeichenerfassung (vgl. Kap. 2.2.1) auch die wichtigsten Parkplätze miteinbezogen. Darüber hinaus wurde am „Markttag“ eine gesonderte Erhebung der Parkraumnachfrage durchgeführt.

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden die Erhebungsmethodik und -durchführung sowie die wichtigsten Erhebungsergebnisse vorgestellt und erläutert.

3.2.1. Erhebungsmethodik und -durchführung

Im Rahmen der gesonderten Parkraumnachfrage-Erhebung wurden in erster Linie die Ein- und Ausparkvorgänge an einer Reihe von Parkplätzen und -häusern gezählt. Um neben diesen reinen Aufkommensdaten auch weitergehende Informationen zu Herkunft, Ziel und Fahrtzweck der parkenden Besucher der Innenstadt zu gewinnen, wurde darüber hinaus eine Befragung von Parkplatznutzern durchgeführt.

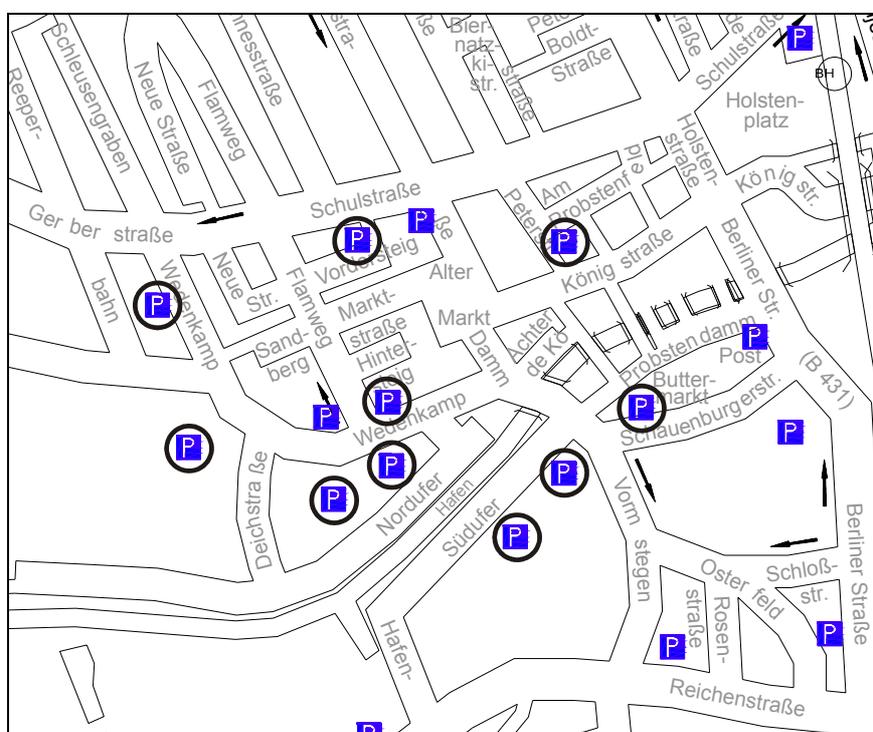
Die Parkraumnachfrage-Erhebung fand am Mittwoch, den 29.03.2006, in der Zeit von 8-18 Uhr statt. Die Wetterbedingungen waren geprägt durch relativ kühle Tempera-

turen verbunden mit starkem anhaltenden Regen in den Vormittagsstunden. Dies dürfte insbesondere zu einem eher unterdurchschnittlichen Besucheraufkommen auf dem Buttermarkt geführt haben.

Des Weiteren war auch an diesem Tag der Wedenkamp ab Sandberg in Fahrtrichtung Norden aufgrund von Bauarbeiten gesperrt. Durch diese Arbeiten wurde zudem der Parkplatz Wedenkamp fast vollständig belegt und stand dem Parkplatzsuchenden nicht zur Verfügung. Er wurde daher – entgegen der ursprünglichen Planung – auch bei der Erhebung nicht berücksichtigt. Sonstige Besonderheiten, die die Erhebungsergebnisse beeinflusst haben könnten, sind uns nicht bekannt.

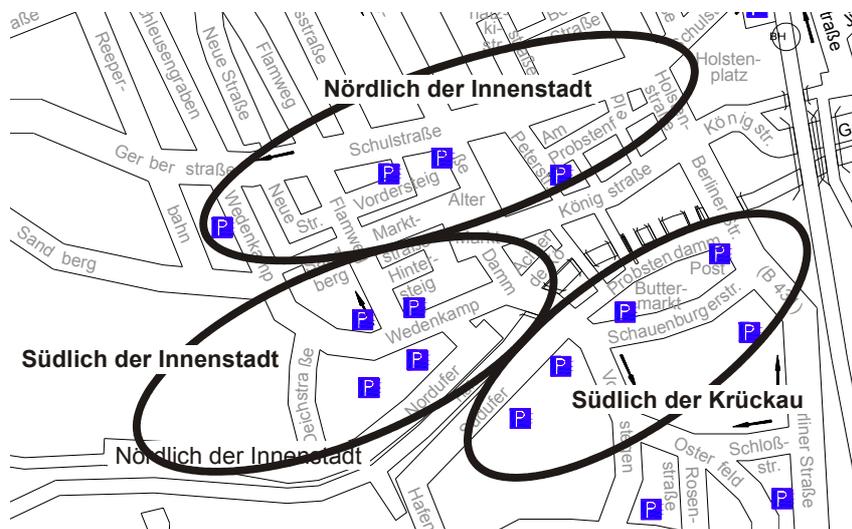
Im Rahmen der Erhebung wurden an den nachfolgend dargestellten Parkhäusern und Parkplätzen sämtlich Ein- und Ausfahrtvorgänge registriert.

Abb. 3-3: Erhobene Parkhäuser und -plätze



Darüber hinaus wurde flächendeckend die Belegung der im öffentlichen Straßenraum gelegenen Parkplätze in der Innenstadt erhoben. Hierzu wurde die Innenstadt in die folgenden Erhebungsbereiche eingeteilt.

Abb. 3-4: Erhebungsbereiche Parken im öffentlichen Straßenraum



Wie bereits angeführt wurde neben den diversen Zählungen auch eine standardisierte, fragebogengestützte Befragung von zufällig ausgewählten Parkplatznutzern in der Innenstadt durchgeführt. Die dabei berücksichtigten Erhebungsbereiche entsprechen der obigen Festlegung für die Erhebung der Parkplätze im Straßenraum. Für die Befragung wurde der nachfolgend dargestellte Fragebogen verwendet.

Abb. 3-5: Fragebogen Parkplatznutzer

Verkehrserhebung Elmshorn
 Teil "Parken" - 29.03.2006

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Planung Beratung Forschung GbR

Bogen: -
 Uhrzeit: :

Guten Tag!
 Wir führen im Auftrag der Stadt Elmshorn eine Befragung zum Thema "Parken in der Innenstadt" durch.
 Die Ergebnisse der Befragung sollen dazu dienen, die Parksituation in der Innenstadt zu verbessern.
 Hätten Sie ein paar Minuten Zeit an der Befragung teilzunehmen?

1 WOHER kommen Sie gerade?
 Ist diese Adresse Ihre ...?

Elmshorn → Straßennamen:
 Anderer Ort → Ortsname:
 Eigene Wohnung Arbeits-/Ausbildungsstelle Sonstiges

→ **Wo liegt Ihre eigene Wohnung?**
 Elmshorn → Straßennamen:
 Anderer Ort → Ortsname:

2 WOHIN möchten Sie gerade?
 Aktuellen Standort mit einem Kreis (O) einzeichnen
 Ziele mit Kreuzen (X) einzeichnen oder Kategorie ankreuzen

Fußgängerzone allg.
 Karstadt
 Rathaus
 Buttermarkt
 Sonstige Ziele:

3 Welchen ZWECK hat Ihr Besuch in der Innenstadt?
 (Mehrfachnennungen sind möglich!)

Aufsuchen der Arbeitsstelle
 Schule / Ausbildung
 Einkauf → Lebensmittel Kleidung Haushalt/Drogerie Sonstiges
 Erledigung → Arzt Behörde Bank Sonstiges
 Bummeln/Shoppen
 Freizeit → Was genau?
 Geschäftlich / Dienstlich
 Sonstiges → Was genau?

4 WIE LANGE planen Sie in der Innenstadt zu bleiben?
 Bitte Einheit angeben (Min./Std.)

5 Haben Sie Anregungen bzgl. der Parkplatzsituation in der Innenstadt?

Angaben zu den befragten Personen
 Fzg.insassen Gesamt:

| Nr. | Geschlecht (m/w) | Alter |
|-----|------------------|-------|
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |

Angaben zum Parkplatz
 Straßenraum Kostenfrei
 Separate Parkl. Parkscheibe
 Illegal Parkscheibe

VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT! Angaben zu den Personen und zum Parkplatz nicht vergessen - Person(en) NICHT fragen!

3.2.2. Ergebnisse der Erfassung der Parkvorgänge

Im Folgenden werden zunächst die Ergebnisse aus der Erfassung der Parkvorgänge am Mittwoch/Markttag, als dem für Planungen relevanten Spitzentag vorgestellt. Im Anschluss erfolgt ein Vergleich mit den Erhebungsergebnissen aus der am Dienstag durchgeführten Kennzeichenerfassung.

Die Parkraumnachfrage am Mittwoch/Markttag

Die nachfolgende Abb. 3-6 gibt die Auslastungen der erhobenen Stellplatzanlagen im Innenstadtbereich am Mittwoch/Markttag wider. Es zeigt sich, dass vor allem die kostenfrei zu nutzenden Parkplätze und -häuser am Nord- und Südufer überdurchschnittlich hohe Auslastungen sowohl im Durchschnitt als auch im Maximum aufweisen. Die in unmittelbarer Nähe zum kostenfreien Parkhaus Nordufer gelegenen, jedoch kostenpflichtigen Parkgelegenheiten im Parkhaus Karstadt sowie auf dem Parkplatz Nordufer sind hingegen vergleichsweise schwach ausgelastet. Gleiches gilt für die Tiefgarage Marktpassage, insbesondere vor dem Hintergrund ihrer sehr zentralen Lage zum Innenstadtkern. Lediglich der Parkplatz Rathaus weist trotz Kostenpflichtigkeit eine sehr hohe Auslastung über den gesamten Tag auf.

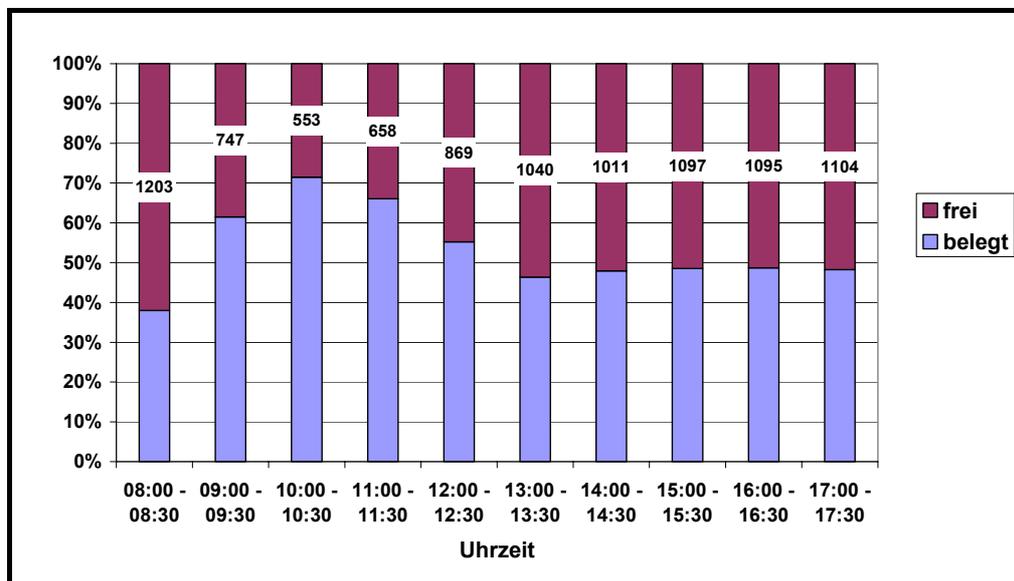
Das Parkhaus Wedenkamp hat von allen erhobenen Parkieranlagen die schwächsten Belegungsgrade. Nach unseren Beobachtungen wird es kaum von Innenstadtbesuchern genutzt; es hat vielmehr den Charakter einer Quartiersgarage für die angrenzenden Wohnnutzungen.

Abb. 3-6: Auslastung der Parkhäuser und -plätze am Mittwoch/Markttag

| | Bewirtschaftungsform | Kapazität [Plätze] | zwischen 8h und 18h | | |
|--|----------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | | mittlere Auslastung | minimale Auslastung | maximale Auslastung |
| Buttermarkt/Probstendamm – vormittags | kostenpflichtig | 67 | 66% | 33% | 100% |
| Buttermarkt/Probstendamm – nachmittags | kostenpflichtig | 260 | 43% | 17% | 62% |
| Parkhaus Südufer | kostenfrei | 102 | 77% | 37% | 100% |
| Parkplatz Südufer | kostenfrei | 130 | 62% | 47% | 81% |
| Parkhaus Nordufer | kostenfrei | 98 | 80% | 46% | 102% |
| Parkplatz Nordufer | kostenpflichtig | 93 | 30% | 11% | 69% |
| Parkhaus Karstadt | kostenpflichtig | 318 | 29% | 5% | 51% |
| Parkplatz Großmarkt | kostenfrei | 297 | 46% | 27% | 68% |
| Parkhaus Wedenkamp | kostenfrei | 118 | 23% | 14% | 34% |
| Parkplatz Rathaus | kostenpflichtig | 75 | 83% | 71% | 95% |
| Tiefgarage Marktpassage | kostenpflichtig | 123 | 48% | 30% | 59% |

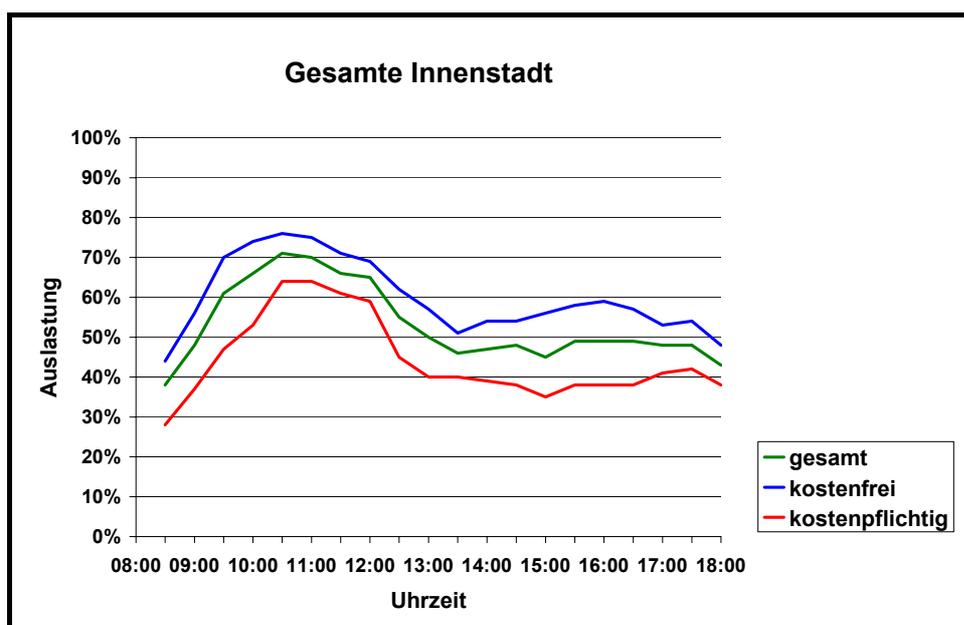
Die Analyse des Tagesverlaufs der Parkplatzauslastungen ist von einer ausgeprägten Morgenspitze geprägt, die – wie später noch deutlich werden wird – insbesondere auf die Marktveranstaltung auf dem Buttermarkt zurückzuführen ist. Die insgesamt vorhandenen Parkplatzkapazitäten sind jedoch auch zu diesen Spitzenzeiten gerade einmal zu 70% ausgelastet, d.h. es stehen immer noch über 500 freie Parkplätze im Bereich der Innenstadt zur Verfügung. Nach dem Ende der Marktveranstaltung (ca. 12:30 Uhr) ist eine deutliche Abnahme der Auslastungen auf ein Niveau von ca. 50% zu beobachten. Danach kommt es nur noch zu einem leichten erneuten Anstieg auf ungefähr 60% gegen ca. 16:00 Uhr. Die Zahl der freien Parkplätze liegt damit den gesamten Nachmittag bei über 1.000.

Abb. 3-7: Auslastung und freie Parkplatzkapazitäten im Tagesverlauf (Markttag/Mittwoch) – Gesamt Innenstadt



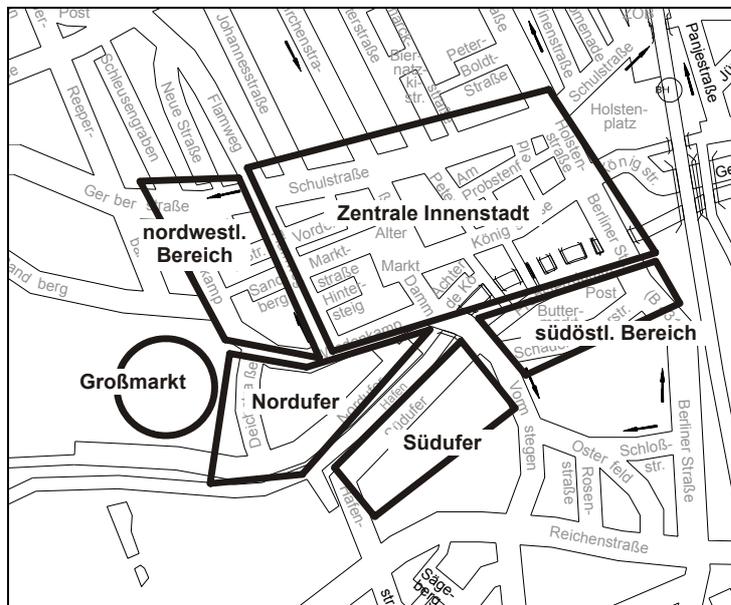
Der bereits eingangs beschriebene Auslastungsunterschied zwischen kostenfreien und kostenpflichtigen Stellplätzen spiegelt sich auch im Tagesverlauf wider. Die Auslastungsgrade der kostenfreien Parkplatzkapazitäten liegen zu allen Zeiten deutlich über denen der kostenpflichtigen.

Abb. 3-8: Auslastung der Parkplatzkapazitäten im Tagesverlauf nach Bewirtschaftungsform – Gesamte Innenstadt (Mittwoch/Markttag)



Die weitere Analyse der räumlichen Ausprägungen der Parkraumnachfrage erfolgt auf der Basis der nachfolgend dargestellten Parkplatzbereiche.

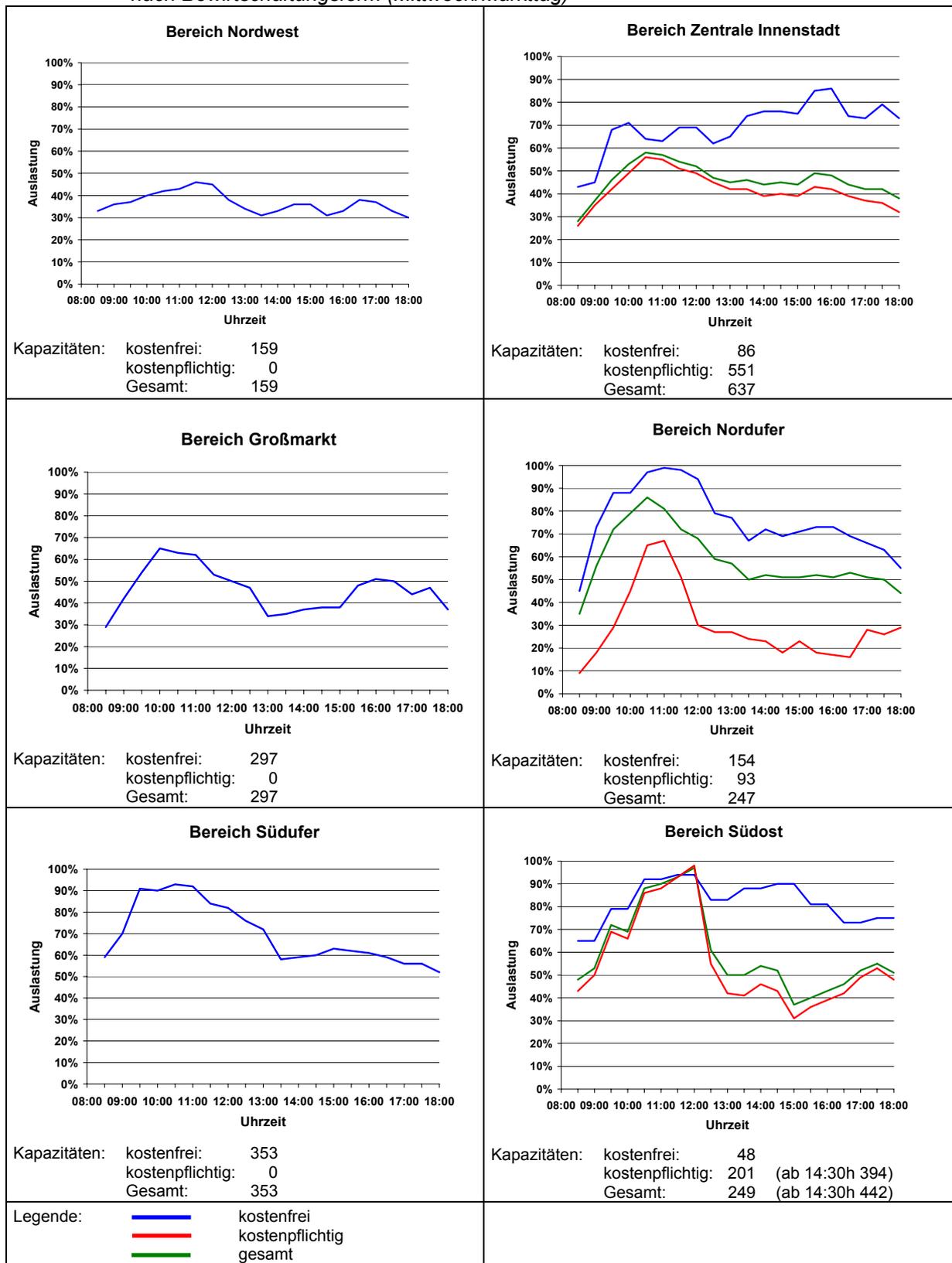
Abb. 3-9: Parkplatzbereiche für Auslastungsanalyse



Bei den auf der folgenden Seite zusammengefassten Auswertungen der tageszeitlichen Auslastungsgrade in den verschiedenen Parkplatzbereichen sind neben den bereits aufgeführten Kapazitäten der Parkhäuser und Parkplätze auch die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt. Die Darstellungen verdeutlichen noch einmal die räumlichen Unterschiede der Parkraumnachfrage in der Innenstadt. So sind vor allem die Bereiche Südost, Südufer sowie Nordufer von der morgendlichen Nachfragespitze der Marktveranstaltung betroffen. Der Parkplatz des Großmarkts besitzt hingegen neben der Morgenspitze auch eine ausgeprägte Nachmittagsspitze gegen 16:00 Uhr. Deutlich schwächer ausgeprägte Tagesganglinien weisen der Bereich Zentrale Innenstadt (Gesamt) sowie der nordwestliche Bereich auf.

Auch bei diesen differenzierten Auswertungen zeigt sich, dass die Auslastungskurven der kostenfreien Parkplätze praktisch immer über denen der kostenpflichtigen Parkplatzangebote liegen. Darüber hinaus ist zu erkennen, dass am Ende der Spitzenbelastung die Auslastungen der kostenpflichtigen Parkplätze deutlich schneller zurückgehen als die der kostenfreien. Die Gründe hierfür könnten einerseits in unterschiedlichen Nachfragergruppen (Dauerparker kommen früher am morgen an, finden noch einen kostenfreien Parkplatz vor bzw. suchen einen entsprechenden und bleiben dann den gesamten Tag über auf diesem stehen) sowie andererseits in einem regen Verlagerungs- und Suchverkehr zwischen den Parkplätzen, wie er bei der Kennzeichenerfassung zu beobachten war, liegen.

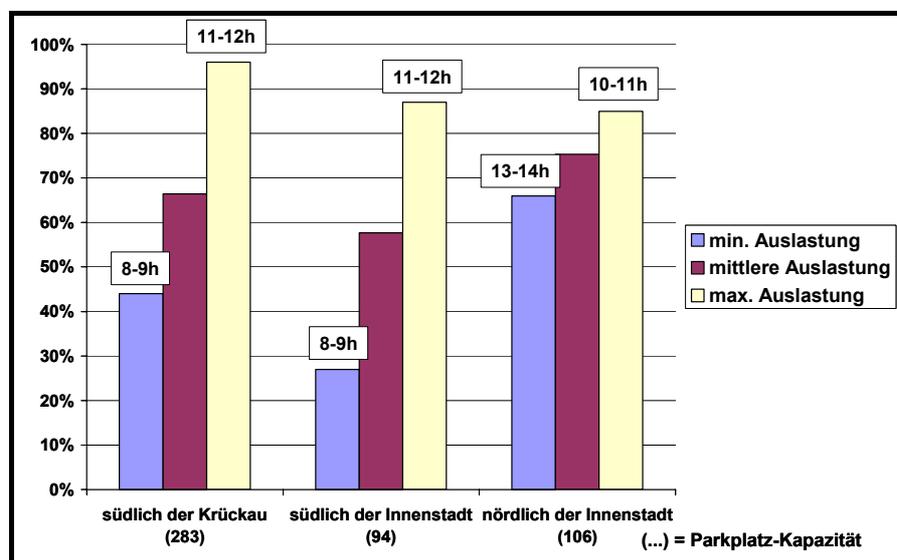
Abb. 3-10: Auslastung der Kapazitäten der Parkplatzbereiche im Tagesverlauf nach Bewirtschaftungsform (Mittwoch/Markttag)



Die Auslastung der im Straßenraum befindlichen Parkplatzkapazitäten zeigt ebenfalls deutliche Unterschiede. So sind die Bereiche südlich der Krückau und der Innenstadt ebenfalls stark durch die Nachfrage der Marktbesucher geprägt, was zu Spitzenauslastungen von 96% und 87% im Zeitfenster zwischen 11 Uhr und 12 Uhr sowie einer deutlichen Spannweite zwischen minimaler und maximaler Auslastung führt. Die Durchschnittsauslastungen über den gesamten Tag (8 Uhr bis 18 Uhr) liegen bei 66% bzw. 58%.

Die Straßenraum-Parkplätze im Bereich nördlich der Innenstadt sind hingegen über den Tagesverlauf gleichmäßiger ausgelastet. Die Auslastungen bewegen sich in einer Spannbreite von +/- 10%-Punkten um den durchschnittlichen Auslastungsgrad von 75%.

Abb. 3-11: Auslastung der Parkplatzkapazitäten im Straßenraum (Mittwoch/Markttag)



Die Parkraumnachfrage am Dienstag („Normalwerktag“) im Vergleich

Die nachfolgende Abb. 3-12 gibt die am Dienstag im Rahmen der Kennzeichenerfassung erhobenen Parkplatzauslastungen im Innenstadtbereich wider. Um eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen für den Mittwoch/Markttag herzustellen, wurde den Auswertungen beider Tage ein einheitliches Zeitfenster zugrunde gelegt. Die nachfolgenden Ergebnisse für den Mittwoch weichen daher von den zuvor aufgeführten, auf den gesamten Erhebungszeitraum am Mittwoch (8 Uhr bis 18 Uhr) bezogenen Werten ab.

Der Vergleich der beiden Erhebungstage zeigt, dass sich in den meisten Fällen die mittleren Auslastungen nicht deutlich voneinander unterscheiden. Lediglich die mittleren Auslastungen der Parkplätze Südufer und Großmarkt liegen am Dienstag deutlich unter denen des Mittwochs. Das Parkhaus Nordufer ist hingegen am Dienstag im Mittel stärker ausgelastet.

Abb. 3-12: Auslastung der Parkflächen am Dienstag & Vergleich mit dem Markttag

| | Bewirtschaftungsform | Kapazität [Plätze] | 8h-11h + 14h-18h | | | Mittwoch mittlere Auslastung |
|--------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|
| | | | mittlere Auslastung | Dienstag minimale Auslastung | maximale Auslastung | |
| Buttermarkt/Probstendamm | kostenpflichtig | 260 (Mi 8-11: 67) | 40% | 14% | 59% | 66% (8-11) 43% (14-18) |
| Parkhaus Südufer | kostenfrei | 102 | 75% | 38% | 98% | 75% |
| Parkplatz Südufer | kostenfrei | 51 (Mi:130) | 90% | 73% | 102% | (163%) ⁶ 64% |
| Parkhaus Nordufer | kostenfrei | 98 | 90% | 39% | 102% | 80% |
| Parkplatz Nordufer | kostenpflichtig | 93 | 33% | 8% | 49% | 32% |
| Parkhaus Karstadt | kostenpflichtig | 318 | 22% | 6% | 37% | 27% |
| Parkplatz Großmarkt | kostenfrei | 297 | 21% | 6% | 29% | 47% |

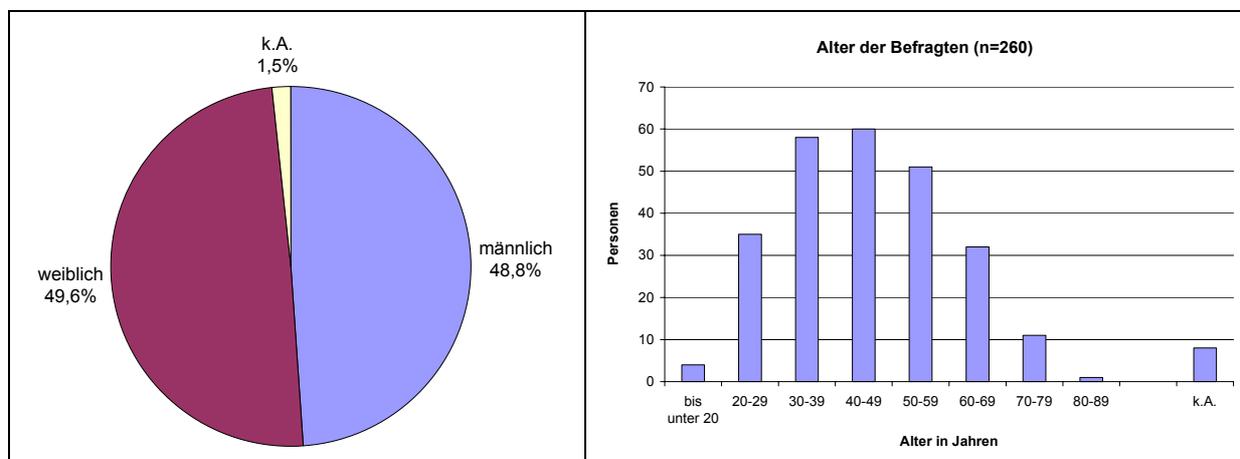
3.2.3. Ergebnisse der Befragung der Parkplatznutzer

Im Rahmen der Befragung von Parkplatznutzern wurden insgesamt 283 Personen angesprochen. 23 von ihnen verweigerten eine Befragung, so dass für die nachfolgenden Auswertungen eine Nettostichprobe von 260 Fragebogen-Datensätzen zur Verfügung steht.

Soziodemographische Zusammensetzung und Herkunft

Die befragten Parkplatznutzer setzen sich ungefähr hälftig aus Frauen und Männern zusammen. Des Weiteren stehen beim Alter der Befragten die mittleren Altersgruppen (30-39, 40-49 und 50-59) klar im Vordergrund.

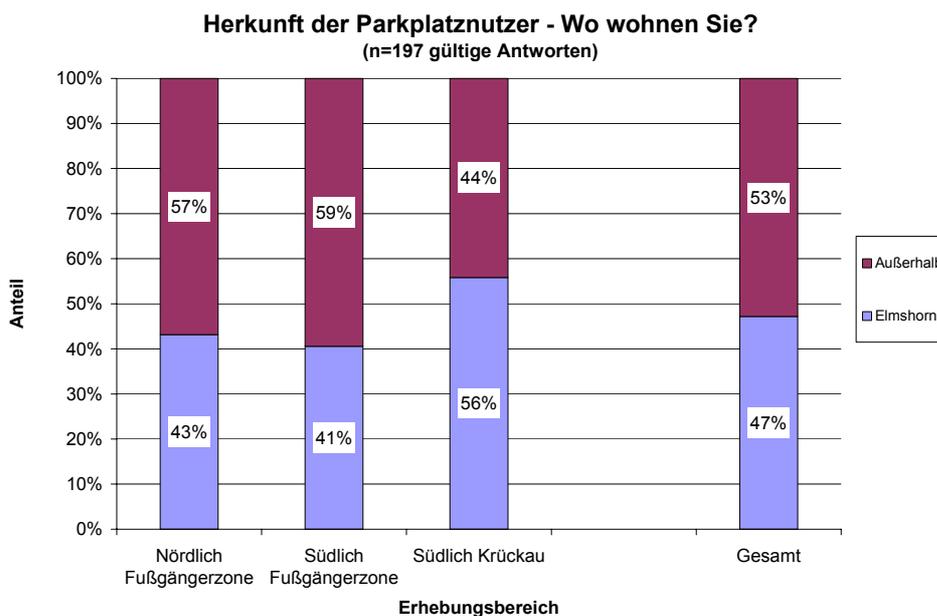
Abb. 3-13: Soziodemographische Zusammensetzung



⁶ Rechnerische Auslastung und Zugrundelegung der an Nicht-Markttagen vorhandenen geringeren Kapazität.

Hinsichtlich der Wohnorte der Befragten zeigen sich Unterschiede zwischen den verschiedenen Erhebungsbereichen. Während im Mittel etwas weniger als die Hälfte der Befragten aus Elmshorn kommt (47%), liegt ihr Anteil im Bereich südlich der Krückau mit 56% deutlich darüber, in den beiden anderen Bereichen hingegen mit 41% bzw. 43% deutlich darunter.

Abb. 3-14: Wohnorte der Befragten

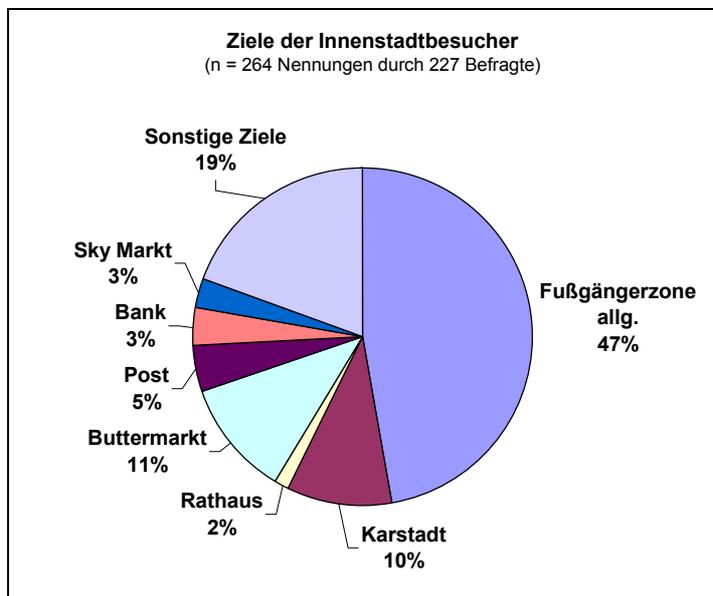


Charakteristika des Innenstadtbesuchs (Ziele, Zwecke, Dauer)

Ein Schwerpunkt der Parkplatznutzerbefragung lag in der Ermittlung von detaillierteren Informationen zu den Umständen bzw. Ausprägungen des Besuchs der Elmshorner Innenstadt.

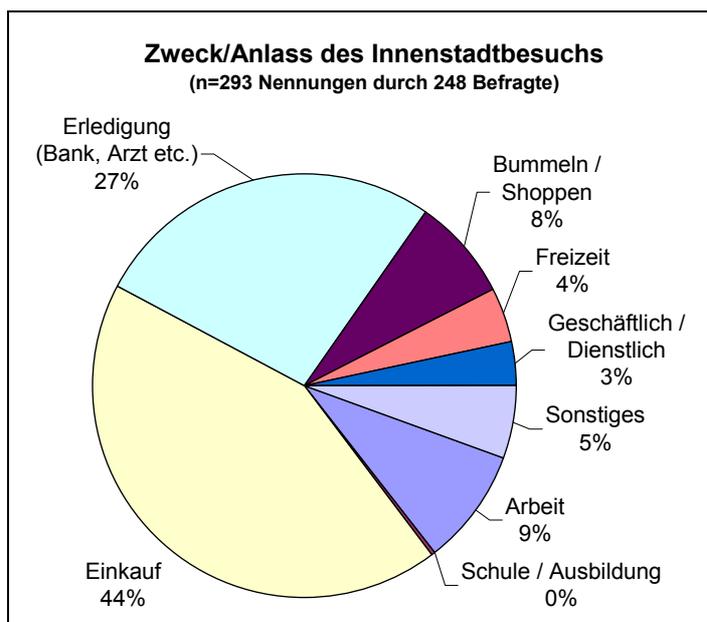
Hinsichtlich des genauen Zielorts wurde von etwa der Hälfte der Befragten der Bereich der Fußgängerzone allgemein bzw. mehrere Zielpunkte innerhalb der Fußgängerzone genannt. Weitere wichtige Einzelziele stellen der Buttermarkt sowie Karstadt dar.

Abb. 3-15: Zielort des Innenstadtbesuchs



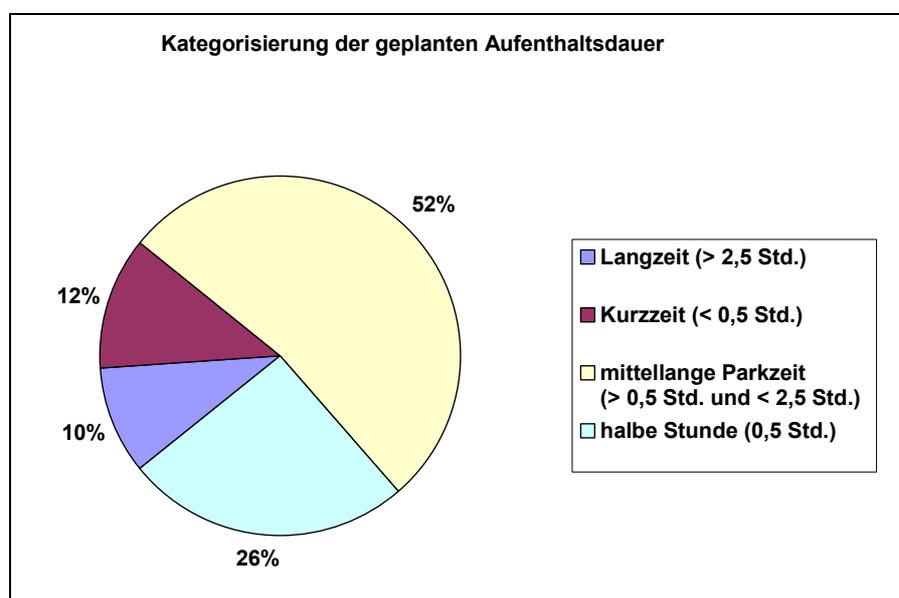
Bei den Anlässen des Innenstadtbesuchs stehen klar der „Einkauf“ (44% bzw. 52% unter Hinzunahme von „Bummeln/Shoppen“) sowie mit etwas Abstand „private Erledigungen“ (27%) im Vordergrund. Lediglich 9% der Befragten parken im Innenstadtbereich zum Aufsuchen ihrer Arbeitsstelle. Die Anlässe „Freizeit“ sowie „geschäftlich/dienstlich“ spielen hingegen praktisch keine Rolle, was in Bezug auf die Freizeit u.a. aus dem Erhebungszeitraum (werktags, tagsüber) resultieren dürfte.

Abb. 3-16: Zweck/Anlass des Innenstadtbesuchs



Neben dem Ziel und dem Anlass ihres Innenstadtbesuchs wurden die Parkplatznutzer auch zu ihrer geplanten Aufenthaltsdauer bzw. Parkdauer in der Innenstadt befragt. Hierbei zeigt sich die Dominanz von „mittellangen“ Aufenthaltszeiten von mehr als einer halben Stunde und weniger als zweieinhalb Stunden. Kurzzeitparker mit einer Parkdauer von weniger als einer halben Stunde und somit potenzielle Nutzer einer „Brötchentasten“-Regelung (§6a, Abs. 6 StVG), spielen hingegen genau wie die Langzeitparker (mehr als 2,5 Stunden Aufenthaltsdauer) mit Anteilen von 12% bzw. 10% eine eher untergeordnete Rolle. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt 93 Minuten.

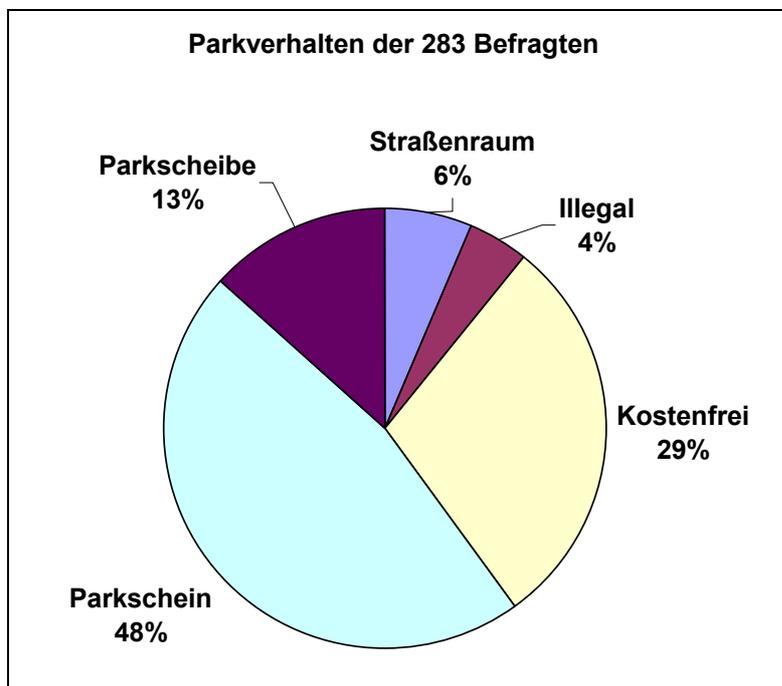
Abb. 3-17: Geplante Aufenthaltsdauer/Parkdauer in der Innenstadt



Anreise- und Parkverhalten

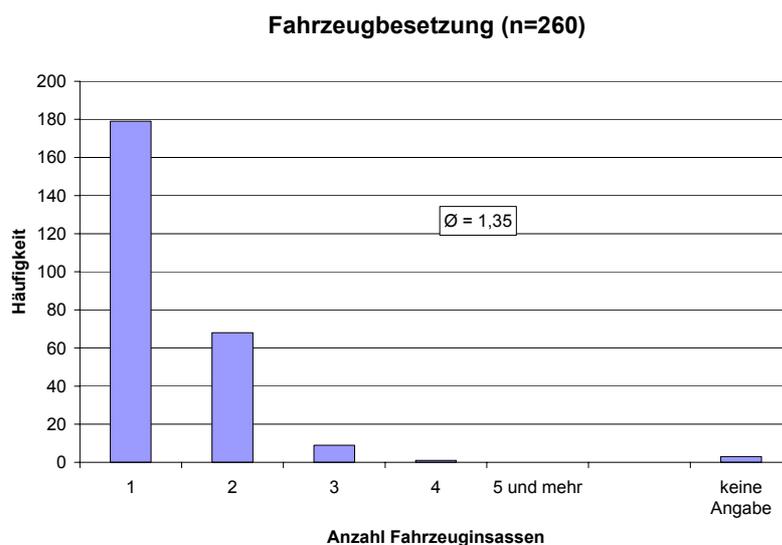
Hinsichtlich der Bewirtschaftungsform der von den Befragten genutzten Parkplätze stehen kostenpflichtige Stellplätze mit Parkscheinregelung gefolgt von kostenfreien Stellplätzen klar im Vordergrund. Parkplätze mit Parkscheibenregelung sowie das Parken im Straßenraum sind hingegen von nachgeordneter Bedeutung. 4% der Befragten parkten illegal.

Abb. 3-18: Genutzte Parkplätze nach Bewirtschaftungsform



Der überwiegende Teil der befragten Parkplatznutzer (ca. 70%) kommt mit seinem Fahrzeug alleine in die Innenstadt. Drei und mehr Fahrzeuginsassen treten hingegen kaum auf. Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei 1,35 und damit etwas unterhalb des bundesdeutschen Mittels von 1,43⁷.

Abb. 3-19: Besetzungsgrad der Parkplatznutzer

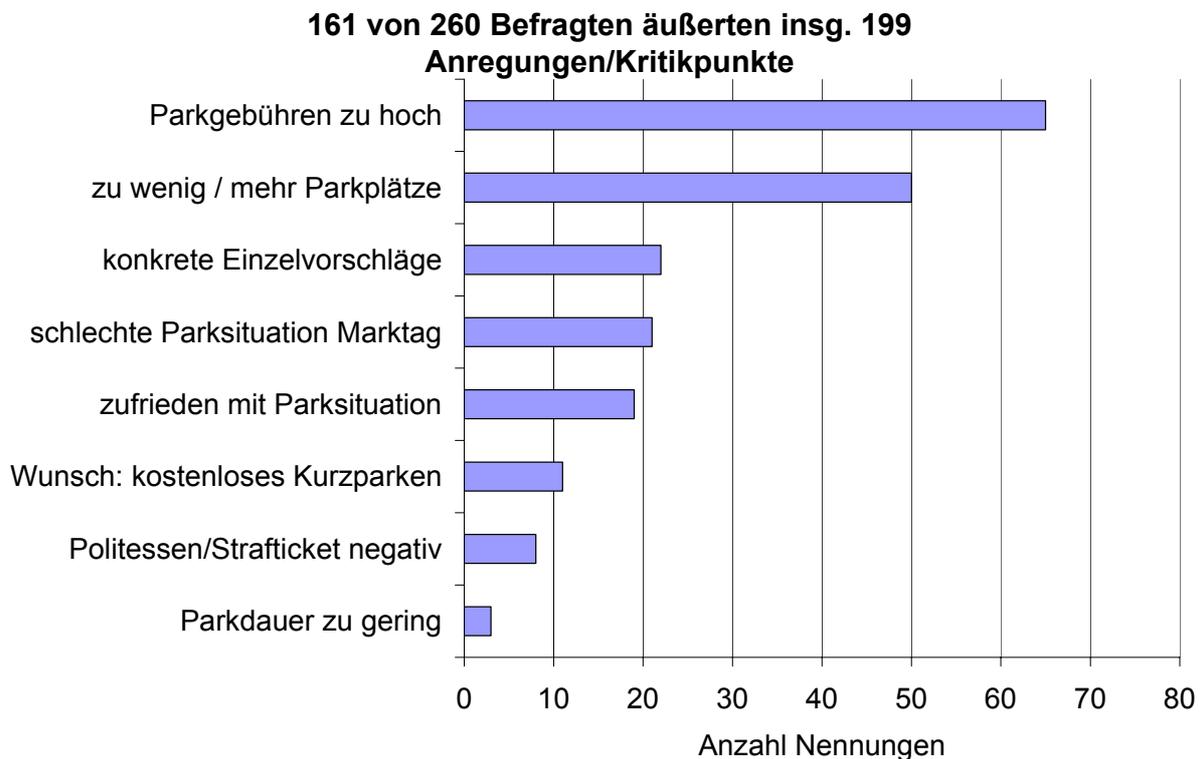


⁷ Quelle: Mobilität in Deutschland 2002

Anregungen und Kritikpunkte

Befragt nach Anregungen und Kritikpunkten beklagten sich die Parkplatznutzer am häufigsten über zu hohe Parkgebühren und eine zu geringe Zahl freier Parkplätze. Auch einige der darüber hinaus genannten Kritikpunkte zielen auf die Kosten und die Zahl der Parkplätze ab. Lediglich 19 der 260 Befragten waren mit der Parksituation zufrieden.

Abb. 3-20: Anregungen und Kritikpunkte



3.3. Zusammenfassende Bewertung der derzeitigen Parkplatzsituation

Die derzeitige Parkplatzsituation lässt sich aus unserer Sicht wie folgt zusammenfassen und bewerten:

- Es gibt zu allen Zeiten ausreichend freie Parkplatzkapazitäten in der Innenstadt. Selbst an einem Markttag sind 25% (vormittags) bis über 50% (nachmittags) der Kapazitäten unbesetzt.
- Auch im Straßenraum um die Innenstadt gibt es tagsüber noch freie Stellplätze. Während die Auslastung in der Spitzenstunde (zw. 11-12 Uhr) mit 90% hoch ist, beinhaltet die durchschnittliche Tagesauslastung mit rund 65% noch erhebliche Kapazitätsreserven.

- Trotz der zahlreichen freien Stellplätze in ihrer unmittelbaren Nähe beklagen sich die befragten Parkplatznutzer häufig über „zu wenig Parkplätze“. Diese Einschätzung muss daher wohl eher als „zu wenig *kostenfreie* Parkplätze“ interpretiert werden.
- Die Bewirtschaftung der Parkplatzflächen im Innenstadtbereich erscheint durch das direkte Nebeneinander von kostenpflichtigen und kostenfreien Plätzen insbesondere am Nordufer konzeptionslos und für die Nutzer nur schwer nachvollziehbar.
- Die unterschiedliche Bewirtschaftung führt darüber hinaus zu einem starken Parksuchverkehr zwischen den verschiedenen Stellplatzanlagen, der das übrige Straßennetz unnötig belastet.
- Kostenpflichtige oder dezentrale und/oder gestalterisch unattraktive Parkhäuser (Karstadt, Wedenkamp, Marktpassage) weisen eine deutlich unterdurchschnittliche Auslastung auf. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die sehr zentral gelegenen Parkhäuser (Karstadt, Marktpassage) als ineffizient und verbesserungsbedürftig anzusehen.

3.4. Mögliche Strategien und Verbesserungen

Die vorangegangenen zusammenfassende Bewertung der derzeitigen Situation hat klar aufgezeigt, dass das Problem nicht in der Zahl der Parkplätze – hier sind ausreichend Kapazitäten vorhanden – sondern in den vorhandenen, unterschiedlichen Parkregelungen liegt, die zu sehr unterschiedlichen Auslastungen der Parkplätze, zu erheblichen Parksuchverkehren sowie einer geringen Akzeptanz/Zufriedenheit bei den Innenstadtkunden führen. Ziel muss es daher sein, eine weitgehend einheitliche und klar verständliche Parkregelung für den Innenstadtbereich zu finden, was sowohl die Bewirtschaftungsform als auch die Lenkung der Parkströme beinhaltet.

Zum Erreichen dieses Ziels sind aus unserer Sicht für die Stadt Elmshorn grundsätzlich zwei Strategien möglich und sinnvoll:

1. *Kostenfreies* Parken in der Innenstadt, lediglich Überwachung der Parkdauer mit Parkscheibe, um Dauerparker zu vermeiden
Vorteil: Der Wettbewerbsnachteil des Innenstadt-Einzelhandels beim Thema Parkgebühren gegenüber den Großmärkten am Stadtrand fällt weg.
Nachteil: Es ist weiterhin eine kostenintensive Überwachung der Parkplätze notwendig, ohne das Einnahmen erzielt werden
2. Bewirtschaftung *aller* Parkplatzflächen in der Innenstadt mit einer *einheitlichen*, möglichst geringeren Parkgebühr

- Vorteil: Einheitliches Konzept, das für den Nutzer leicht verständlich ist und sich gut vermarkten lässt.
- Nachteil: Neue Situation insbesondere für Beschäftigte in der Innenstadt, die bislang kostenfrei parken. Notwendigkeit von Sonderregelungen/-tarifen für diese Gruppe.

In der untersuchungsbegleitenden Diskussion mit dem Auftraggeber wurde deutlich, dass die erstgenannte Strategie aufgrund der mit ihr verbundenen Einnahmeausfälle für den städtischen Haushalt derzeit keine Umsetzungschancen hat.

Wir empfehlen daher die zweitgenannte Strategie einer einheitlichen Bewirtschaftung mit den folgenden Randbedingungen weiterzuverfolgen:

- Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplatzflächen im zentralen Innenstadtbereich.
- Einbau von Schrankensystemen auf den größeren Parkplätzen, um eine einfacherer Nutzbarkeit und damit höhere Attraktivität für den Innenstadtkunden zu erreichen (Nutzer muss sich nicht vorab auf eine Aufenthaltsdauer festlegen, einfaches Bezahlen am Ende des Parkvorgangs)
- Differenzierung der Parkgebühren in maximal zwei Stufen für eine transparenten Abstufung von besonders nachgefragten Bereichen (Rathaus, Buttermarkt) und eher dezentralen Bereichen.
- Einführung von Sonderregelungen für Dauerparker (z.B. Beschäftigte, Anwohner) über die Ausgabe von Klebevignetten bzw. speziellen Dauerparkkarten (bei Schrankenlösung) gegen eine geringe Gebühr. Ggf. Beschränkung der Vignetten/Dauerparkkarten auf bestimmte Parkplätze bzw. Bereiche, um so eine Lenkung der Dauerparker zu erreichen.
- Empfehlenswert wäre darüber hinaus, das Prinzip einer Rückvergütung eines Teils der Parkgebühren durch die Einzelhändler an ihre Kunden in Elmshorn einzuführen. Technisch wäre dies insbesondere bei der Verwendung von Schrankensystemen sehr einfach realisierbar.

Unabhängig von der zukünftig Parkregelung empfehlen wir dringend das vorhandene statische Parkleitsystem zu überarbeiten und sukzessive in ein „echtes“ Parkleitsystem mit einer *koordinierten, geplanten Führung/Lenkung* der Verkehrsteilnehmer zu überführen. Kernpunkte dieses Systems sollten eine einheitlich gestaltete, statische Vorwegweisung zu Parkplatzbereichen und eine darauf aufbauende Zielwegweisung zu den einzelnen Parkhäusern/Parkplätzen sein. In den zu Spitzenzeiten besonders nachgefragten Bereichen sollte darüber hinaus auch über den Einsatz dynamischer Informationselemente nachgedacht werden.

3.5. Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung und Umsetzung der oben skizzierten Strategie zur Verbesserung der Parkplatzsituation in der Elmshorner Innenstadt schlagen wir die folgende weitere Vorgehensweise vor:

- Aufnahme von Gesprächen mit den relevanten Akteuren (Einzelhandelsverband, Innenstadtmarketing, Anwohner, Geschäftsbetreiber etc.) zur Diskussion und Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
- Erarbeitung eines Detailkonzepts für die zukünftige Bewirtschaftung aller Flächen (insb. Zusammenstellung und Bewertung der technischen Möglichkeiten/Systeme, Kosten- und Einnahmekalkulation, Prüfung der Auswirkungen bzw. der Einbeziehung benachbarter Gebiete, Prüfung der Möglichkeit einer Ausschreibung und privaten Bewirtschaftung der größeren Parkplatzflächen)
- Nach der Vorlage eines abgestimmten Detailkonzepts und möglichst vor Inbetriebnahme der Hafenspange: Umsetzung eines überarbeiteten Parkleitsystems

Die Weiterentwicklung und Umsetzung sollte in enger Abstimmung mit den in den Kapitel 2 und 5 dieses Teilberichts vorgeschlagenen Maßnahmen im Straßennetz sowie im Bahnhofsumfeld geschehen, um eine konsistente Gesamtstrategie sicherzustellen und Synergien herzustellen bzw. wahrnehmen zu können.

4. Verbesserung der Situation des Radverkehrs

Zur Verbesserung des Radverkehrs wurden in den vergangenen Jahren kaum Maßnahmen in der Elmshorner Innenstadt realisiert. Um der Bedeutung des Radverkehrs zukünftig besser gerecht zu werden, sind die im ISEK neu konzipierten innerstädtischen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen auch im Hinblick auf den Radverkehr zu überprüfen und die Radverkehrsplanung entsprechend anzupassen.

Nachfolgend werden daher zunächst die vorhandenen Radverkehrsanlagen analysiert sowie die bestehenden Planungen ausgewertet. Im Anschluss werden dann vor dem Hintergrund der in Kapitel 2 konzipierten Veränderungen des innerstädtischen Straßennetzes Vorschläge zur Anpassung der bisherigen Planungen sowie zu weitergehenden Verbesserungen der Situation der Radfahrer entwickelt.

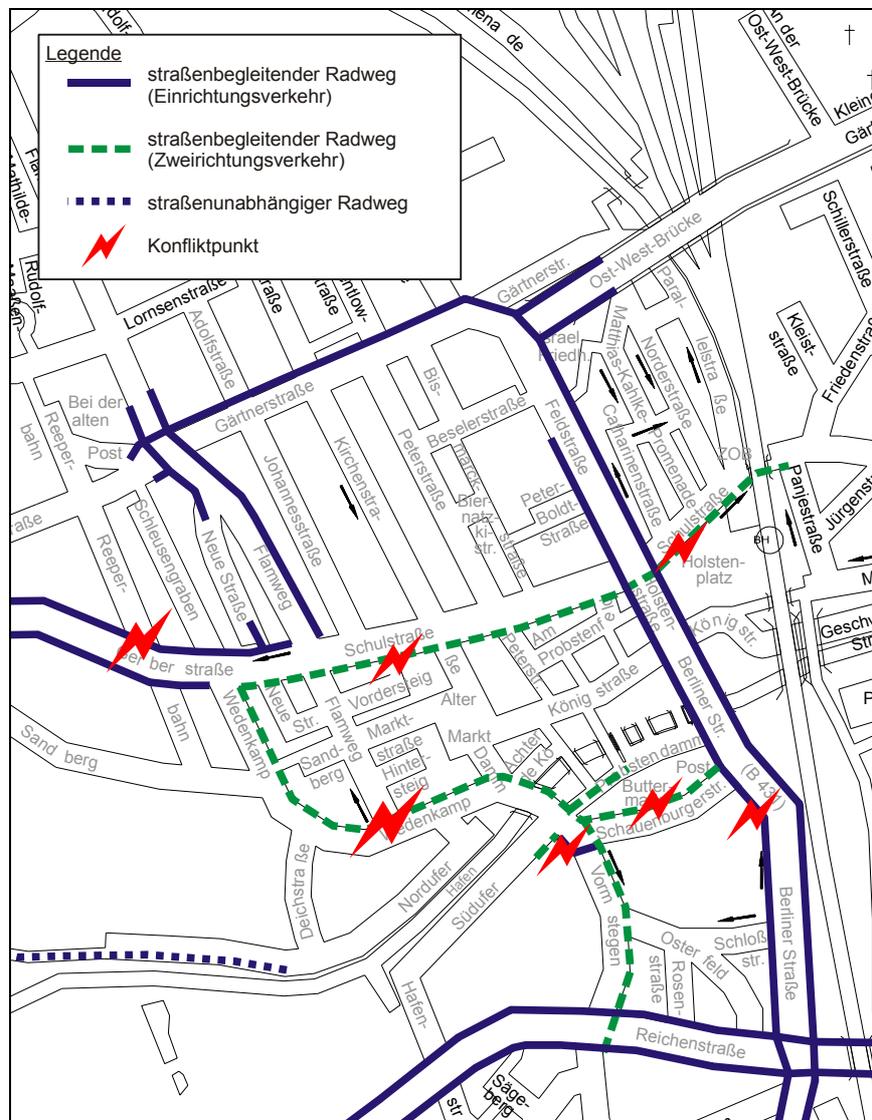
4.1. Analyse und Bewertung der bestehenden Radverkehrsanlagen

In der Elmshorner Innenstadt ist an den Hauptverkehrsstraßen ein zusammenhängendes, bis auf kleinere Lücken vollständiges Radwegenetz vorhanden (vgl. Abb. 4-1). Mit seiner räumlichen Struktur und Dichte bietet es grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Teilbereiche der Innenstadt und eine angemessene Vernetzung mit den umliegenden Wohngebieten. Lediglich im südlichen Flamweg besteht aufgrund der dortigen Einbahnstraßenregelung eine deutliche Netzlücke, die die Erreichbarkeit der Innenstadt aus Nordwesten einschränkt.

Diese überwiegend positive Ausgangssituation wird jedoch dadurch konterkariert, dass die einzelnen Radverkehrsanlagen sowohl hinsichtlich ihrer Funktionalität und Gestaltung als auch bezüglich ihres baulichen Zustands in erheblichem Maße mangelbehaftet und unzureichend sind. Darüber hinaus entspricht der überwiegende Teil der Radwege nicht mehr den heutigen gesetzlichen Vorgaben und ist somit auch nicht benutzungspflichtig.

So besteht im Bereich der Elmshorner Innenstadt ein besonderes Problem darin, dass zwar an praktisch allen Hauptverkehrsstraßen straßenbegleitende Radwege vorhanden sind, diese sich jedoch zu einem beträchtlichen Teil nur auf einer Straßenseite befinden (vgl. Abb. 4-1). Dabei weisen sie oftmals eine größere Breite auf und werden daher – wie es bspw. in der Schulstraße offensichtlich ursprünglich auch geplant war – permanent im Zweirichtungsverkehr genutzt. Diese Radwegführung ist für die Radfahrer – auch wenn es ihnen zum Teil nicht unbedingt bewusst sein mag – sehr problematisch, da sie gegenüber anderen Radwegformen insbesondere an Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückszufahrten wesentlich konfliktrichtiger ist. Zudem handeln die links, in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer verkehrswidrig und haben so bei einem Unfall mit erheblichen zivilrechtlichen Konsequenzen zu rechnen (OLG Celle: kein Schadensersatz für den Radfahrer), da in den meisten Fällen eine entsprechende Zweirichtungsradweg-Beschilderung (und damit Benutzungspflicht) nicht vorhanden ist.

Abb. 4-1: Bestehende Radverkehrsanlagen im Straßenraum / Besondere Konfliktpunkte



Ein weiteres generelles Problem stellt der bauliche Zustand der Radwege im Innenstadtbereich dar. Mit wenigen Ausnahmen (Vormstegen, Teile der Berliner Straße, Holstenstraße, Schauenburger Straße) weisen die meist älteren Radwege Asphaltbeläge auf, die z.T. dringend erneuerungsbedürftig sind. Diese Radwege besitzen darüber hinaus auch keinen Schutzstreifen gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Insbesondere die älteren, aber auch einige erneuerte bzw. neu gebaute Einrichtungsverkehr-Radwege verfügen über eine z.T. deutlich zu geringe Breite. Dies gilt insbesondere für die Anlagen in den Straßenzügen Hamburger Straße/ Reichenstraße/Westerstraße, Berliner Straße/Holstenstraße/Feldstraße sowie in der Gerberstraße.

Besonders gravierende Konfliktpunkte zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr bestehen in mehreren Knotenpunktbereichen mit sehr weit abgesetzten Radfahrer-

furten (Wedenkamp/Flamweg, Wedenkamp/Vormstegen Zufahrt Parkhaus Südufer, Gerberstraße/Reeperbahn) sowie bei verschiedenen Parkplatzzufahrten mit z.T. eingeschränkter Sichtweite auf den Radverkehr (Zufahrt Parkplatz Holstenplatz, Zufahrt Parkhaus Vordersteig zur Schulstraße, Zufahrt zum Buttermarkt aus der Schauenburger Straße) (vgl. Abb. 4-1). Die Problematik an den Parkplatzzufahrten wird dabei noch zusätzlich dadurch verschärft, dass es sich in den genannten Fällen um nicht ausgewiesene, aber entsprechend genutzte Zweirichtungsradwege handelt.

Zusammenfassend beurteilen wir den derzeitigen Zustand der Radverkehrsanlagen im Innenstadtbereich von Elmshorn wie folgt:

- Das vorhandene Radwegenetz weist eine für die Größe der Elmshorner Innenstadt angemessene Grundstruktur auf und bietet eine gute Ausgangsposition für eine stärkere Förderung des Radverkehrs.
- Der Zustand der meisten Radwege ist sowohl in funktional-gestalterischer als auch in baulicher Hinsicht ungenügend und der im Straßenraum augenscheinlichen Bedeutung des Radverkehrs nicht angemessen.

4.2. Auswertung des bestehenden Radverkehrsgutachtens

Grundsätzliche planerische Überlegungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur wurden nach den vom Auftraggeber bereitgestellten Unterlagen zuletzt vor mehr als 10 Jahren im Rahmen des Gutachtens „Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Elmshorn“ angestellt.⁸

Dieses Gutachten besteht in einem ersten Teil aus sehr grundsätzlichen Vorüberlegungen zu allgemeinen Aspekten, dem Planungsansatz und den Zielsetzungen der Radverkehrsplanung. Diese besitzen aus unserer Sicht in dieser Form auch heute noch eine weitgehende Gültigkeit.

Darauf aufbauend wird in Kapitel 4 des Gutachtens eine umfangreiche Bestandsanalyse und -bewertung der räumlichen Strukturen Elmshorns, der Radwegenetzstruktur sowie der vorhandenen Radverkehrsanlagen vorgenommen. Dabei wurden „die für die bestehenden Radverkehrsanlagen in Elmshorn typischen Merkmale und Mängel herausgearbeitet und anhand von beispielhaften Situationen dokumentiert.“⁹ Als Problempunkte wurden insbesondere identifiziert:

- die allgemeine Problematik von „Radweegeanlagen auf Bordsteinflächen“,
- der „Ausbauzustand der Bordsteinradwege“
- die Führung des Radverkehrs in Knotenbereichen sowie an Einmündungen und Grundstückszufahrten

⁸ Vgl. plankontor Gesellschaft für Stadterneuerung und Planung mbH: Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Elmshorn. Gutachten im Auftrag der Stadt Elmshorn. Hamburg 1994

⁹ Vgl. a.a.O. S. 20

Diese Problemfelder sind nach unseren Beobachtungen, wie im vorangegangenen Kapitel dargestellt, bis heute auch im Bereich der Elmshorner Innenstadt in kaum veränderter Form existent.

Das Gutachten stellt im Weiteren „Grundsätze der Radwegführung“ sowie „bauliche und gestalterische Grundsätze“ auf, die in Elmshorn bei der Planung und Weiterentwicklung der Fahrradverkehrsanlagen berücksichtigt werden sollen. Die hierbei dargestellten Prinzipien sind in weiten Teilen ebenfalls noch heute gültig. Unbedingt zu beachten ist allerdings, dass sich insbesondere mit der Novellierung der StVO im Jahr 1997 erhebliche rechtliche Veränderungen bezüglich der bei Radverkehrsanlagen einzuhaltenden Mindeststandards sowie der Radwegebenutzungspflicht ergeben haben. Auch die nach dem Gutachten veröffentlichten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 1995)“ der FGSV geben z.T. weitergehende und detailliertere Empfehlungen zu einzelnen Punkten, deren Darstellung den Rahmen der vorliegenden Untersuchung aber übersteigen würde.

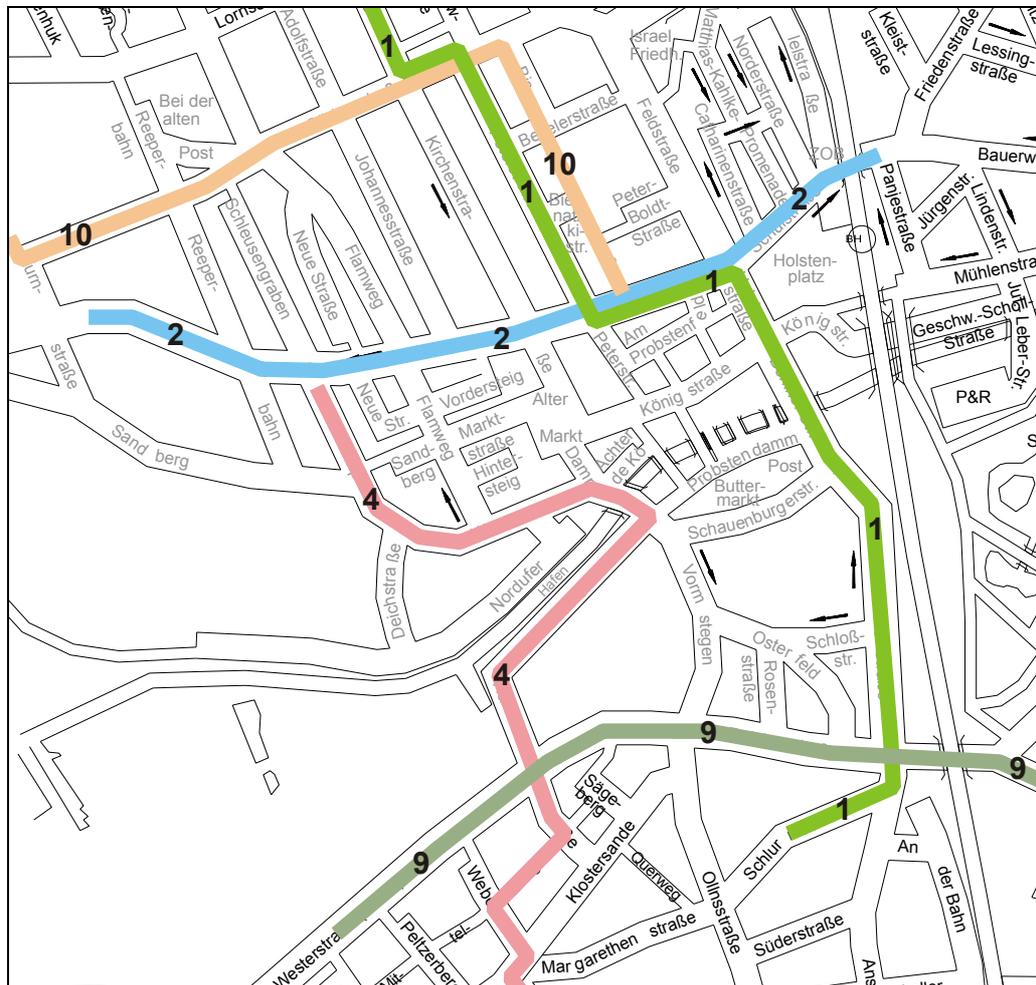
Aufbauend auf den dargelegten Grundsätzen wird in dem Radverkehrsgutachten „die Anlage eines Netzes von zusammenhängenden Fahrradroutes, den sog. „Veloroutes“ vorgeschlagen“ und konzeptionell umgesetzt.¹⁰ Dieses Veloroutennetz besteht aus insgesamt 12 Veloroutes, „die längere zusammenhängende Strecken darstellen“, eine eigene Wegbeschilderung besitzen und ggf. am Stadtrand mit überörtlichen Radwegen verknüpft sind. Der in der vorliegenden Untersuchung betrachtete Innenstadtkern wird von 5 Veloroutes durchquert bzw. tangiert (vgl. Abb. 4-2).

Obwohl dieses Konzept in seiner ursprünglichen Form bisher offensichtlich nicht umgesetzt wurde, sollte nach unserer Ansicht der prinzipielle Ansatz des Veloroutennetzes weiterverfolgt werden. Dabei halten wir jedoch die Beschilderung der Veloroutes für zwar wünschenswert aber angesichts der gravierenden Mängel im Radwegenetz für weniger prioritär. Das Veloroutennetz sollte jedoch auf jeden Fall als Planungsgrundlage und Zieldefinition für die strategische bzw. langfristige Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Elmshorn verwendet werden.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ist daher das bisherige Veloroutennetz an die im ISEK neu konzipierten innerstädtischen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen anzupassen.

¹⁰ vgl. a.a.O. S. 53ff

Abb. 4-2: Geplantes Veloroutennetz (Stand: September 2002)



Über das Veloroutennetz hinaus werden im Radverkehrsgutachten für einzelne Teilbereiche Elmshorns beispielhaft Problemlösungen erarbeitet.¹¹ Dies betrifft im Innenstadtbereich die Einmündung der Bismarckstraße in die Schulstraße sowie den Knoten Kirchenstraße/Schulstraße. Die dargestellten Problemlösungen gehen jedoch von einem Zweirichtungsradweg an der Innenstadtseite der Schulstraße aus, der aufgrund der mit ihm verbundenen Gefahren von uns als äußerst problematisch angesehen wird und der nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO nur in Ausnahmefällen angeordnet werden darf.¹² Wir empfehlen daher die genannten Detaillösungen des Radverkehrsgutachtens nicht weiter zu verfolgen.

¹¹ vgl. a.a.O. S. 77 + unter Punkt 4 des Planverzeichnisses aufgeführte Pläne

¹² s. VwV zur StVO, zu §2 Absatz 4 Satz 3 II 1.

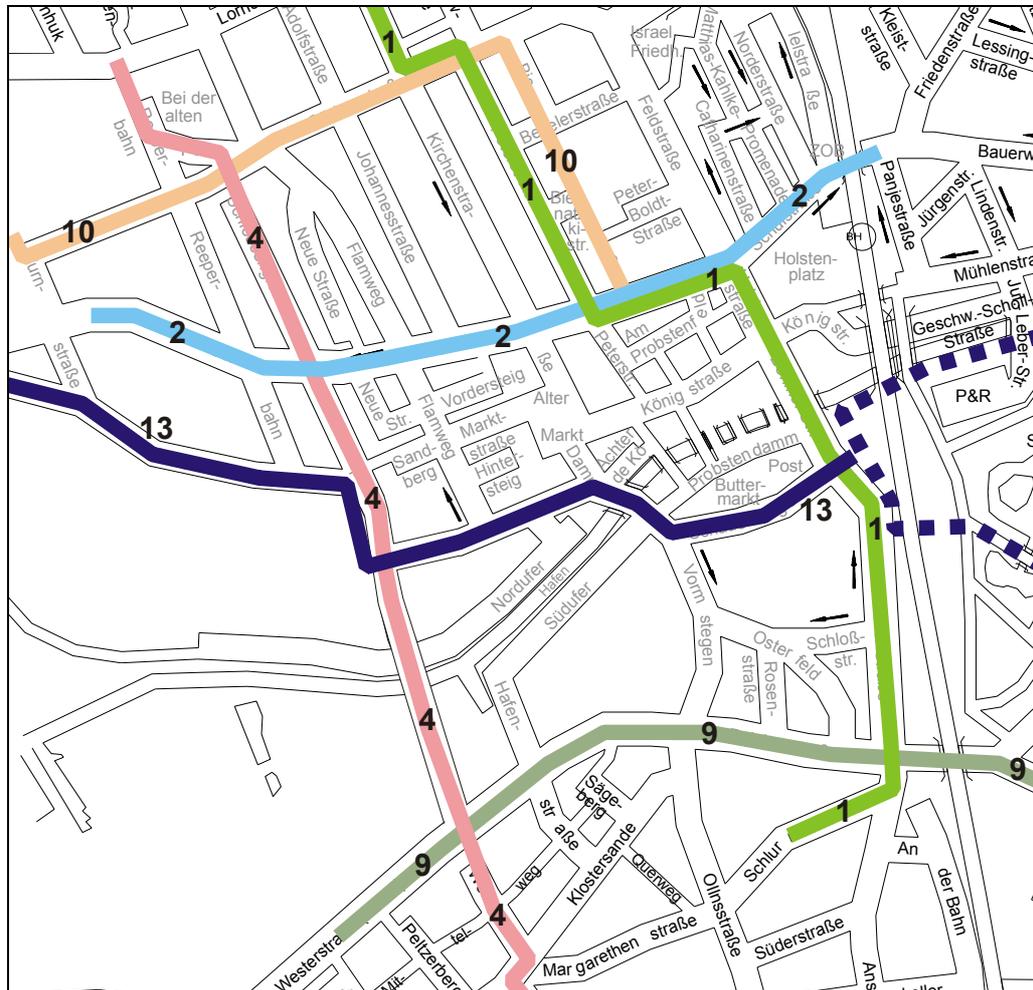
4.3. Anpassung der bisherigen Planungen / Verbesserungsvorschläge

Mit dem Bau der Hafenspange wird eine neue, westlich gelegene Querung der Krückau geschaffen. In Bezug auf den Radverkehr bietet sich mit der neuen Brücke die Möglichkeit, eine direkte Verbindung zwischen einerseits den im Südwesten gelegenen Wohnquartieren (ca. 4.000 Einwohner) sowie andererseits dem westlichen Innenstadtbereich und dem Stadtteil „Sandberg/Flamweg“ (ca. 3.500 Einwohner) im Norden zu schaffen. Hinsichtlich der bisherigen Veloroutenplanung bedeutet dies, dass der im Zuge der Veloroute 4 z.Zt. noch zu absolvierende Umweg über die Straßenzüge Südufer (keine ausgebauten Radverkehrsanlagen) bzw. Vormstegen sowie Wedenkamp zukünftig vermieden werden kann.

Die Veloroute 4 sollte stattdessen direkt über die Hafenspange in die südwestlich, in den Bereichen um die B431 und die L109 gelegenen Wohnquartieren geführt werden (vgl. Abb. 4-3). Damit wird einerseits die Anbindung dieser Quartiere an die westliche Innenstadt sowie die Verbrauchermärkte am Wedenkamp deutlich verbessert, womit die beabsichtigte städtebaulichen Aufwertung dieser Bereiche mit z.T. neuen, publikumsintensiveren Nutzungen angemessen verkehrlich erschlossen und gleichzeitig auch unterstützt wird. Andererseits erlaubt die Veloroute 4 den Radfahren im Westen, als einzige durchgängig mit Radverkehrsanlagen ausgestattete und in beiden Richtungen befahrbare Strecke, eine sichere Möglichkeit für eine tangentielle Umfahrung der Innenstadt.

Im Rahmen des ISEK wurden weiterhin zwei neue Querungen der Bahntrasse zwischen der Berliner Straße und den Steindammwiesen vorgeschlagen. Diese neuen Verbindungen sollten auch im Veloroutenkonzept angemessen berücksichtigt werden. Wir schlagen diesbezüglich die Definition einer weiteren, dreizehnten Velorouten mit dem in der folgenden Abbildung 4-3 dargestellten Verlauf vor. Mit dieser Route wird eine neue, relativ direkte West-Ost-Verbindung geschaffen, die in ihrem Verlauf wesentliche Teile der Innenstadt (insb. die geplanten Auswertungsbereiche) erschließt, die Bahnstrecke quert, den Freizeitbereich Steindammwiesen erschließt und ggf. noch weiter nach Osten fortgeführt werden kann.

Abb. 4-3: Angepasstes Veloroutennetz



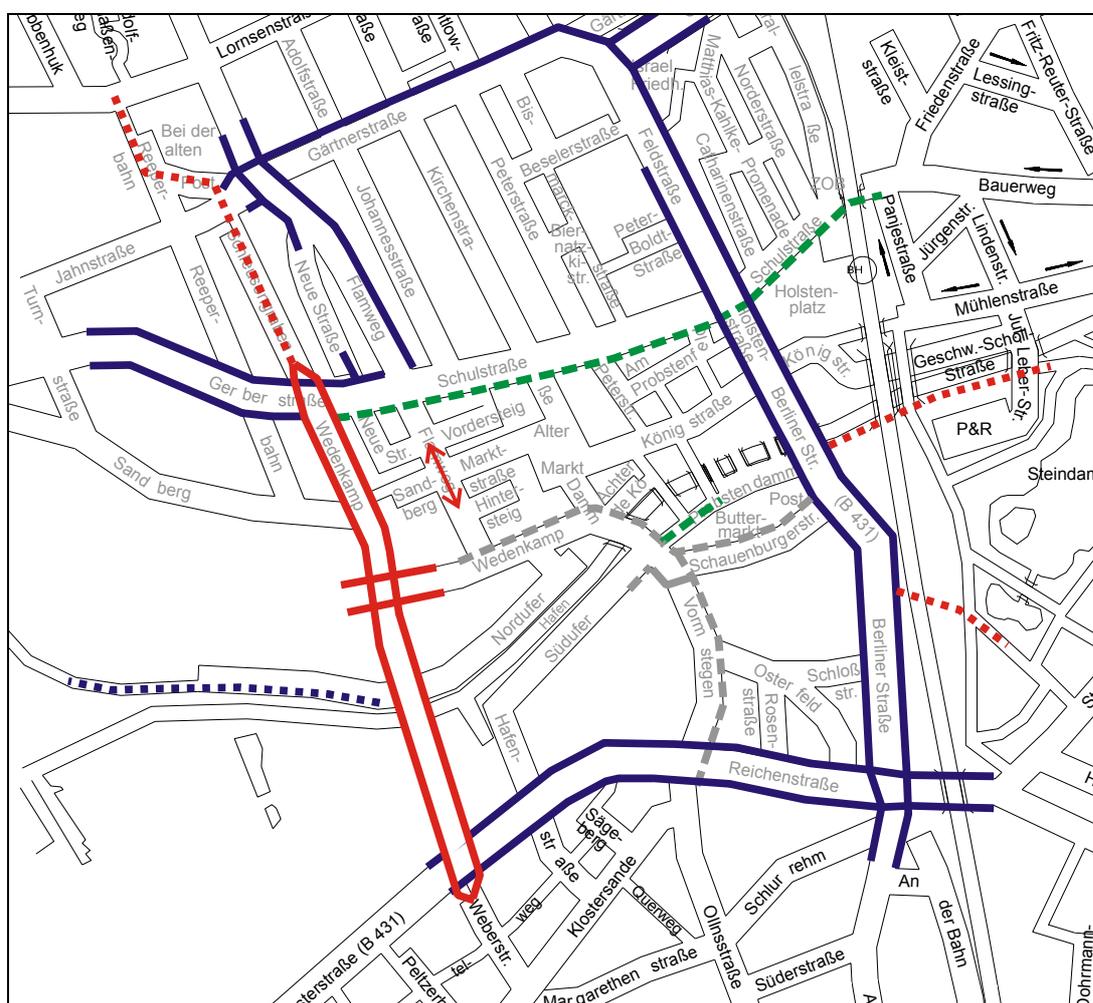
Die im Weiteren erarbeitete konkreten Anpassungen der Radverkehrsanlagen an die im ISEK neu konzipierten innerstädtischen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen, orientiert sich prinzipiell an den Empfehlungen der ERA 95. Dabei finden im Hinblick auf die Situation in der Elmshorner Innenstadt insbesondere die folgenden Grundsätze Berücksichtigung:

- Straßenbegleitende Radwege sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nur für den Einrichtungsverkehr gebaut und freigegeben werden.
- *Sämtliche* Neu- bzw. Umbauten von Radwegen sollten – unabhängig von der jeweils gewählten Form – den gesetzlichen Vorgaben der StVO/VwV StVO sowie den Empfehlungen der ERA 95 entsprechend. Dies bedeutet gleichzeitig, dass ein Neu- oder Umbau eines Radweges nur dann erfolgen sollte, wenn im Anschluss auch die Benutzungspflicht für ihn angeordnet werden kann.

- In Tempo 30-Zonen sowie in verkehrberuhigten Bereichen sind *keine* gesonderten Radverkehrsanlagen notwendig. Der Radverkehr ist im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr zu führen.

Ausgehend von den in Kapitel 2.5. konzipierten Veränderungen des Innenstadtstraßennetzes und den soeben skizzierten Weiterentwicklung des Veloroutennetzes schlagen wir die in der Abbildung 4-4 überblickshaft und danach im Einzelnen dargestellten Anpassungsmaßnahmen vor.

Abb. 4-4: Neukonzeption Radverkehrsanlagen in der Innenstadt



Hafenspange / nördlicher Wedenkamp

Die Hafenspange und ihre Fortsetzung im nördlichen Wedenkamp sind aus unserer Sicht zwingend mit Radverkehrsanlagen auszustatten. Aufgrund der hohen Kfz-Belastung sollte dies auf beiden Straßenseiten in Form benutzungspflichtiger straßenbegleitender Radwege erfolgen. An den Knotenpunkten (Westerstraße,

Wedenkamp, Gerberstraße) sind entsprechende Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr vorzusehen. Dabei sind am Knoten mit dem Wedenkamp in beiden Richtungen indirekte Führungen linksabbiegender Radfahrer über Markierungen herzustellen.

Schleusengraben

Entsprechend den derzeitigen Planungen für das Stadtumbaugebiet Schleusengraben/Reeperbahn wird der Schleusengraben auf das Niveau einer nur durch Sonder-Kfz (Müllabfuhr, Feuerwehr etc.) zu befahrenden Wegeverbindung zurückgebaut. Er ist damit unter verkehrlichen Gesichtspunkten besonders geeignet, um in eine parallel zum Flamweg verlaufende straßenunabhängige Radwegeverbindung zwischen Hafenspange/Wedenkamp und den nordwestlich gelegenen Wohngebieten integriert zu werden. Wir empfehlen daher, diesen Nutzungsvorschlag auch aus städtebaulicher bzw. freiraumplanerischer Sicht zu prüfen.

Östlicher Wedenkamp

Die in Kapitel 2.5 vorgeschlagene Verkehrsberuhigung des östlichen Wedenkamps umfasst neben der Sperrung für den motorisierten Individualverkehr auch eine deutliche Verringerung der Fahrbahnbreite, das Anlegen von neuen Parkplätzen sowie die der Straßenfunktion entsprechende Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30. Der Radverkehr ist daher zukünftig auf der Fahrbahn zusammen mit dem wenigen verbleibenden Kfz-Verkehr zu führen. Der bisher auf der nördlichen Seite vorhandene Radweg kann im Zuge der Umbaumaßnahmen ersatzlos wegfallen.

Um für den Radverkehr in den bzw. aus dem Wedenkamp sowie dem Großmarkt eine sichere Querung des Knotenpunkts mit der Hafenspange zu gewährleisten, sollten die Radfahrer bereits vor dem Knotenpunkt auf eigenen Radwegen (straßenbegleitend oder als Radfahrstreifen) geführt werden. Prinzipiell denkbar wäre hier auch der Einsatz eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens, der eine direkte Führung der Linksabbieger erlauben würde. Es ist jedoch zu prüfen, inwieweit die daraus resultierende Kapazitätsreduktion für den Kfz-Verkehr abwickelbar wäre.

Südlicher Flamweg

Der Flamweg wird zwischen Wedenkamp und Schulstraße nach dem in Kapitel 2.5 vorgeschlagenen Konzept ebenfalls verkehrsberuhigt und (zusammen mit den angrenzenden kleinen Straßen) zu einer Tempo 30-Zone zusammengefasst. Die Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr muss aufgrund des eingeschränkten Straßenquerschnitts jedoch – gleich in welcher Richtung – bestehen bleiben. Aufgrund der heruntergesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der deutlichen verkehrlichen Entlastung sollte aus unserer Sicht aber vertieft geprüft werden, ob eine Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung möglich ist.

Im Hinblick auf die in der VwV-StVO¹³ festgelegten Anforderungen kann zumindest die Erforderlichkeit (Schließung einer erheblichen Netzlücke und deutliche Verbesserung der zentralen Innenstadt) sowie die Notwendigkeit einer Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr bereits jetzt bejaht werden. Zu prüfen wäre insbesondere die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite, die Regelung des ruhenden Verkehrs sowie die Gestaltung des Eingangsbereichs.

Vormstegen

Die Straße Vormstegen soll nach der Konzeption aus Kapitel 2.5 mittelfristig verkehrsberuhigt werden und ausschließlich noch die Erschließung des Quartiers sowie der Parkplätze am Südufer und auf dem Buttermarkt übernehmen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h herabgesetzt, die Einbahnstraßenregelung wird aufgehoben. Der straßenbegleitende Zweirichtungsradweg ist somit nicht mehr notwendig.

Schauenburger Straße

Die Schauenburger Straße verliert durch die Sperrung des östlichen Wedenkamps ihre Funktion als Verbindungsstraße weitgehend. Sie dient in erster Linie noch der Erschließung der Parkplätze am Südufer und auf dem Buttermarkt. Unter diesen Bedingungen ist eine getrennte Führung des Radverkehrs nicht mehr erforderlich. Der straßenbegleitende Zweirichtungsradweg kann somit entfallen.

Berliner Straße

Die Berliner Straße wird nach dem vorgeschlagenen Straßennetzkonzept zukünftig wieder im Zweirichtungsverkehr betrieben. Neben der Instandsetzung und Verbreiterung der vorhandenen straßenbegleitenden Radwege ist hier insbesondere eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der geplanten südlichen Bahnquerung vorzusehen. In der Verlängerung der nördlichen Bahnquerung ist diese durch die LSA am Knotenpunkt Berliner Straße/Probstendamm bereits gegeben.

Bahnhof

Die Radverkehrsmaßnahmen im Bereich des Bahnhofsumfeldes sind im Kapitel 5.6 dargestellt.

¹³ zu §41, zu Zeichen 220 Einbahnstraße IV. 1.

5. Verkehrliche Aufwertung des Bahnhofs/Bahnhofsumfeldes

5.1. Einleitung

Bahnhöfe sind Tore zur Stadt. Sie vermitteln den ankommenden Reisenden einen ersten Eindruck bzw. geben durchreisenden Fahrgästen einen kurzen Blick auf die Stadt. Für Pendler sind Bahnhöfe und deren unmittelbares Umfeld ein wichtiger Zu- bzw. Abgangspunkt ihrer fast täglichen Reisedstrecke. Bei attraktiven Angeboten können Bahnhöfe oftmals auch die tägliche Versorgung für Berufspendler anbieten. Umsteiger halten sich je nach Qualität der Vertaktung mehr oder weniger lange dort auf und erwarten eine angenehme Atmosphäre.

Der Bahnhof Elmshorn ist mit ca. 11.000 Reisenden täglich der am drittstärksten frequentierte Bahnhof in Schleswig-Holstein. Er liegt in zentraler Stadtlage und bildet räumlich das „Portal“ der Innenstadt. Betrachtet man die Nähe zur Innenstadt, insbesondere zur Königstraße liegt der Bahnhof Elmshorn optimal um die Bahnhofsbesucher in die Geschäftsbereiche zu „locken“. Dieser exponierten Lagesituation werden allerdings weder das unattraktive Bahnhofsgebäude von 1962 ohne direkten Zugang zu den Gleisen, noch der Bahnhofsvorplatz und der ihn begrenzende Gebäudebestand gerecht. Es gibt nur ungenügende Sichtbeziehungen zwischen der nahe gelegenen Innenstadt und dem Fußgängertunnel des Bahnhofes. Es mangelt an Orientierungsmerkmalen, attraktiven gestalterischen Elementen und qualitativen Nutzungen. Die Verkehrssituation und Verkehrsführung ist für ÖPNV, motorisierten Individualverkehr und Fußgängerverkehr gleichermaßen unbefriedigend und behindert die Funktionalität dieses zentralen Bereichs. Weitere funktionale Schwächen des Bahnhofsbereiches sind u. a. die nicht behindertengerechten Bahnsteige und die schlechte Verbindung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (insbesondere zum Regionalbusverkehr).

Ziel ist ein Konzept, das

- eine leistungsfähige und städtebaulich verträgliche Verkehrsführung herstellt,
- Bahnhof und Bahnhofsvorplatz funktional und gestalterisch (einschließlich Möblierung, Begrünung) als zentralen öffentlichen Raum und Eingangsportal zur Innenstadt mit guten Orientierungs- und Kommunikationsfähigkeiten ausbildet und
- für die umstehenden Gebäude qualitative Nutzungen möglich macht.

5.2. Bisherige Planungen

In der Vergangenheit hat es bereits mehrere Pläne zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes gegeben (Optimierungsplan der Stadt Elmshorn, Planungen im Auftrag der Deutsche Bahn AG, Überlegungen im Auftrag eines Grundstückseigentümers), die einige Gemeinsamkeiten hatten:

- Neubau des Empfangsgebäudes an der Unterführung
- ZOB auf Vorplatz, Warteplätze auf altem ZOB
- Neubau Parkplätze auf altem ZOB
- Neue Kurzzeitparkplätze und Taxistand nahe Westausgang Unterführung
- Öffnung des Bahnhofs zur Königstraße durch Abriss Geschäftshaus und Verbreiterung Tunnelausgang.

In der von der DB AG in Auftrag gegebene Studie wurde zusätzlich als Alternative ein Neubau eines Geschäftsgebäudes/Einkaufsgalerie auf dem Vorplatz mit einer bewirtschafteten Tiefgarage betrachtet.

Aus Sicht des ISEK-Gutachterteams haben die bisherigen Planungen jedoch nicht in allen Punkten optimale Lösungen aufgezeigt. Dies gilt sowohl für gestalterische Aspekte als auch für die funktionalen Lösungen. Das Gutachterteam hat daher einen neuen Vorschlag entwickelt der in den nachfolgenden Kapiteln – auch auf Grundlage der durchgeführten Verkehrserhebungen – dargestellt wird.

5.3. Interessenlagen

Folgende Interessenlagen der Akteure wurden in Besprechungen oder schriftlichen Stellungnahmen benannt:

1) Stadt

- Modernisierung
- Verbessertes Zugang
- Anbindung an den Busbahnhof
- Ältere Pläne der Verwaltung sind nicht zwingend zu berücksichtigen
- Gebäude aus Sichtachse herausnehmen (bisher keine Leerstände)
- Stadtverordneten-Kollegium beschließt am 16.02.06: Aufforderung an die Bahn Umbaumaßnahmen zu beginnen und dabei insbesondere die Gesichtspunkte Barrierefreiheit (Einbau Fahrstuhl, Rampen für Rollstuhlfahrer) und Kundenfreundlichkeit (Wetterschutz Aufsichtspersonal, Bahnhofsmission) zu berücksichtigen
- Horster Graben (Regenabwasserkanal) verläuft parallel zur Häuserzeile und ist als technische Randbedingung bei der Umgestaltung zu berücksichtigen.

2) Deutsche Bahn AG

- Verkauf ungenutzter Flächen gewünscht
- Finanzierungsmodell: Deutsche Bahn AG tauscht überflüssige Grundstücke gegen Bauleistungen
- Reisezentrum 85 qm, Reisebedarf 280 qm, Wartebereich 50 qm, Technik 145 qm, gesamt 560qm

- Stadt wird auch künftig als Betreiber einer behindertengerechten öffentlichen Toilettenanlage gesehen
 - Grundsätzlich kein finanzielles Engagement vorgesehen.
- 3) Busunternehmen (bzw. Südholsteinische Verkehrsservicegesellschaft):
- Verbesserung der Verbindung zwischen Regional- und Stadtbusverkehr sowie städtebauliche Aufwertung wünschenswert.
 - für Stadtbusse gibt es aufgrund von Fahrplangpässen kaum Chancen den ZOB zu nutzen; höchstens „seitliche“ Bedienung des ZOB (an dessen Südausgang, wie heute auch), ZOB würde dann nur von Regionalbuslinien bedient.
 - sechs Regionalbusplätze und zwei Pausenplätze für ZOB notwendig (zuzüglich Stadtbushaltestellen)
 - Mitfinanzierung von Beschleunigungsmaßnahmen durch den Kreis ist möglich
- 4) LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft, Aufgabenträgerfunktion des Landes)
- Elmshorn ist im Modernisierungsprogramm mittelgroßer Bahnhöfe in Schleswig-Holstein.
 - Die Förderung von zusätzlichen Zugängen zum nördlichen Rad-/Fußwegtunnel sowie der Einbau von Fahrstühlen sind im Programm vorgesehen.
- 5) Einzelhändler
- nur Erdgeschossflächen für Einzelhandel attraktiv, Finanzierbarkeit jedoch vermutlich nur beim Geschossbau gegeben, daher weitere Nutzungen für ein mögliches neues Empfangsgebäude unverzichtbar

In den Untersuchungen von BulwienGesa wurde festgestellt, dass die Besucherfrequenz des Gebietes deutlich niedriger ist, als in den 1a-Lagen der Innenstadt. Für eine Einzelhandelsansiedlung am Standort müssen folgende Kriterien gelten:

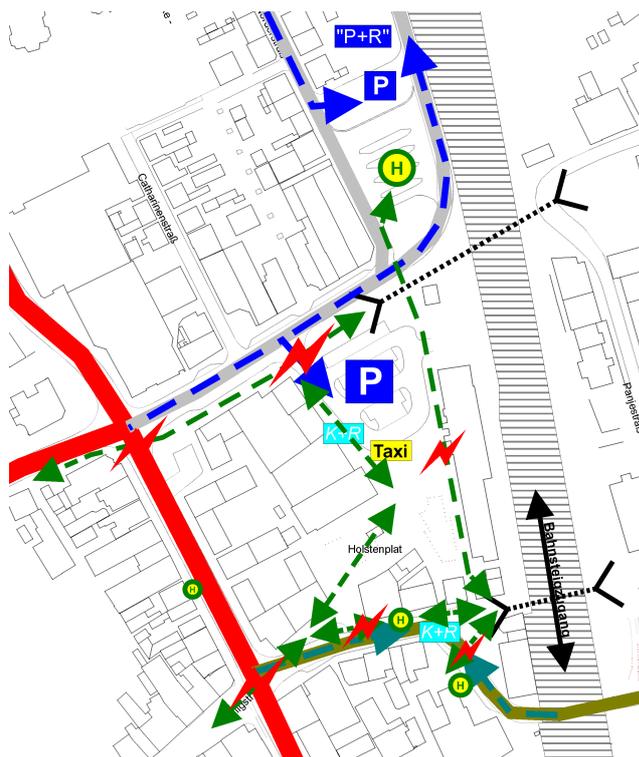
- Da die Konkurrenz bereits stark und das Potenzial begrenzt ist, sollten bisher nicht bediente Angebotssegmente im Vordergrund stehen und das Volumen insgesamt begrenzt bleiben.
- Neben der städtebaulichen Aufwertung muss auch auf ein angemessenes Stellplatzangebot geachtet werden.

5.4. Verkehrliche Angebotssituation

Die nachfolgenden Abbildungen skizzieren die heutige Ausgangssituation. Konflikte ergeben sich dabei insbesondere für die Führung des nichtmotorisierten Verkehrs und für die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger.

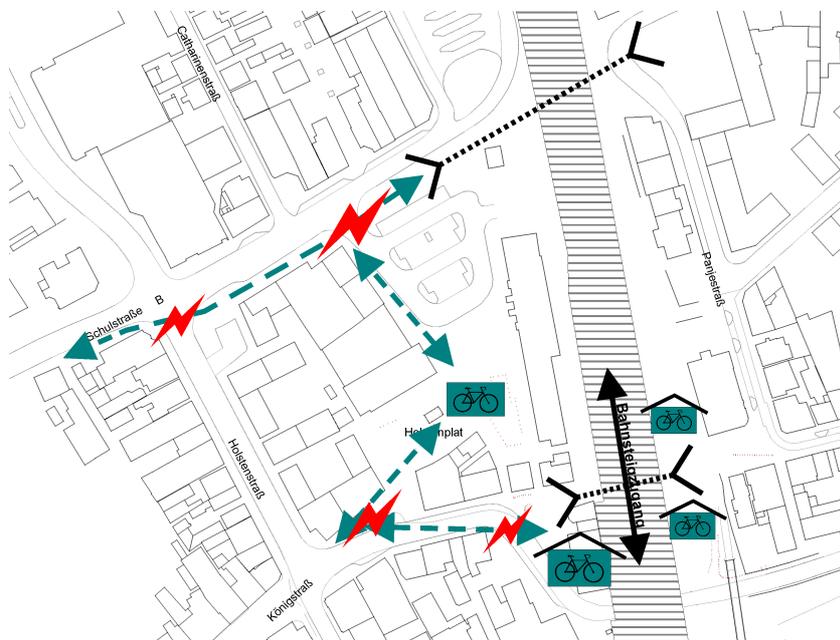
Fußgängerverkehr

Abb. 5-1: Fußgängerverkehr im Bahnhofsumfeld (heutige Situation)



Radverkehr

Abb. 5-2: Fahrradverkehr im Bahnhofsumfeld (heutige Situation)



Motorisierter Individualverkehr

Abb. 5-3: Straßennetz im Bahnhofsumfeld (heutige Situation)

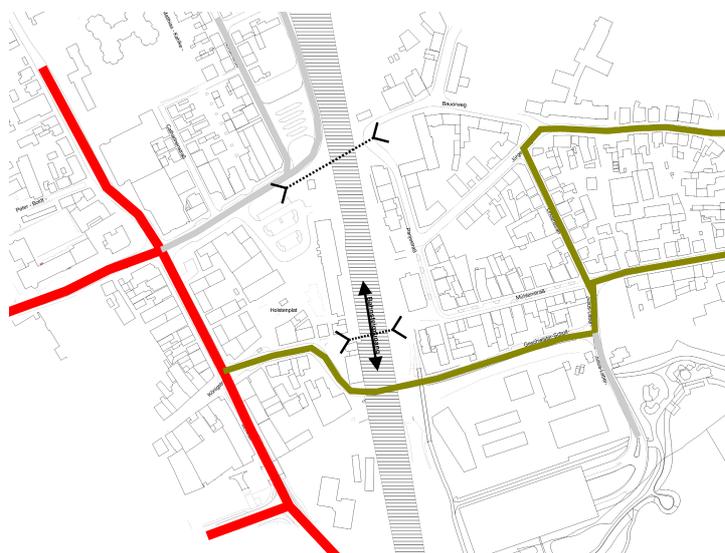
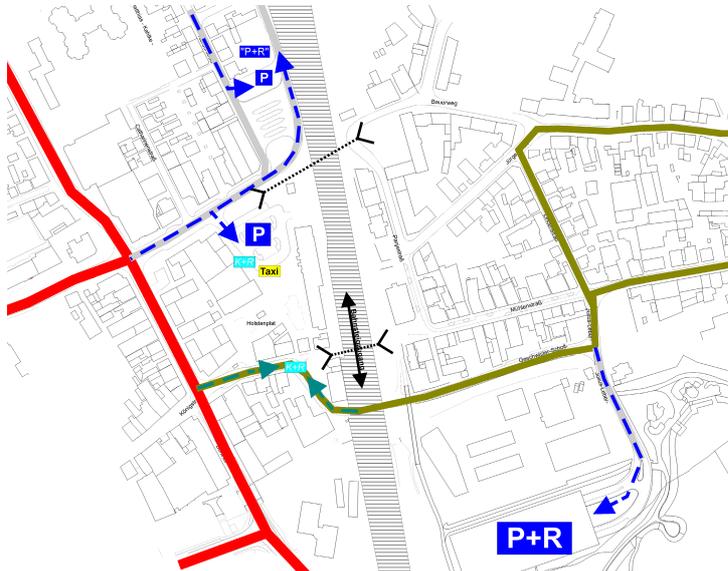
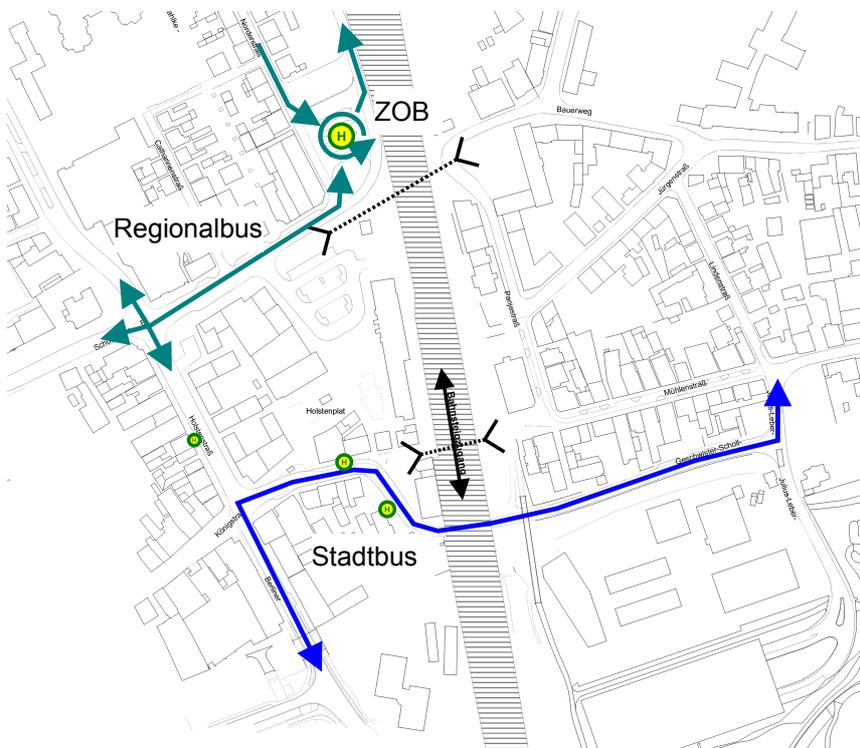


Abb. 5-4: MIV-Erschließung des Bahnhofs (heutige Situation)



Öffentlicher Personennahverkehr

Abb. 5-5: Stadt- und Regionalbusverkehr am Bahnhof (heutige Situation)



5.5. Verkehrsnachfrage: Zählungen und Nutzerbefragung

Informationen zum Aufkommen und zu den Verhaltensweisen der Nutzer des Bahnhofsbereichs stellen eine notwendige Grundlage für weitere Planungsschritte dar. Zur Herstellung dieser Datenbasis wurde im Rahmen der Untersuchung eine entsprechende Verkehrserhebung durchgeführt. Berücksichtigt wurden dabei alle relevanten Verkehrsarten (bzw. Nutzergruppen des Bahnhofsbereichs) wie Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV einschließlich Taxen und Pkw.

Im nachfolgenden Unterkapitel wird zunächst die Erhebungsmethodik und -durchführung dargestellt. Im Anschluss werden dann die Erhebungsergebnisse erläutert.

5.5.1. Erhebungsmethodik und -durchführung

Die Verkehrserhebung wurde als eine Kombination aus verschiedenen Zählungen sowie einer standardisierten Befragung der Nutzer des Bahnhofsbereichs konzipiert. So konnten sowohl reine Aufkommensdaten zur Nachfrage der verschiedenen Verkehrsarten als auch weitergehende Informationen zu Herkunft, Ziel und Fahrtzwecke der Verkehrsteilnehmer ermittelt werden.

Die Erhebung wurde am Donnerstag, den 30.03.2006, in den Zeiten von 6-9 Uhr, 11-13 Uhr sowie 16-19 Uhr durchgeführt. Die Wetterbedingungen waren geprägt durch relativ kühle Temperaturen verbunden mit mehrfachen, z.T. auch anhaltenden Regenschauern. Sonstige Besonderheiten, die die Erhebungsergebnisse am Stichtag beeinflusst haben könnten, sind uns nicht bekannt.

Im Rahmen der Erhebung wurden folgende Zählungen im Bahnhofsumfeld durchgeführt:

- Fußgängerströme auf dem Holstenplatz
- Fuß- und Radfahrerströme durch die nördliche Bahnunterführung (Querschnitt westliche Rampe)
- Fußgängerstrom in die südliche Bahnunterführung von Westen (vom Holstenplatz sowie aus Richtung Königstraße/Fußgängerzone)
- Fußgängerstrom in die südliche Bahnunterführung von Osten (aus der Mühlenstraße)
- Belegung der Fahrradabstellanlagen auf dem Holstenplatz/Bahnhofsvorplatz, auf der Bahnhof-Ostseite (nördl. und südl. der Rampe der Bahnunterführung) und in der Königstraße sowie die Belegung des Fahrradparkhauses
- Zu- und Abfahrten vom Parkplatz auf dem Holstenplatz/Bahnhofsvorplatz
- Zu- und Abfahrten vom Park&Ride-Parkhaus auf der Bahnhof-Ostseite
- Parkplatzbelegung in den Straßenräumen auf der Bahnhof-Ostseite

Entsprechend den angeführten Vorüberlegungen wurde neben den diversen Zählungen auch eine standardisierte, fragebogengestützte Befragung von zufällig ausgewählten Bahnnutzern sowie Passanten im Bahnhofsumfeld durchgeführt. Die Befragung wurde im Einzelnen an den folgenden Punkten durchgeführt:

- Auf den Bahnsteigen: Befragung der wartenden/abfahrenden Bahnreisenden
- An den Haltestellen des Stadtbusverkehrs: Befragung der wartenden Busreisenden
- An den Haltestellen des Regionalbusverkehrs: Befragung der wartenden Busreisenden
- Im Park&Ride-Parkhaus: Befragung der abfahrenden Nutzer
- An den Fahrradabstellanlagen: Befragung der abfahrenden Nutzer

Für die Befragung wurden je nach Standort die beiden nachfolgend dargestellten Fragebögen verwendet.

Abb. 5-6: Fragebogen für die Befragung der Bahnnutzer auf dem Bahnsteig

Verkehrserhebung Elmshorn Teil "Bahnhof" - 30.03.2006
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Planung Beratung Forschung GbR

Bogen: -
 Uhrzeit: :

Guten Tag!
 Wir führen im Auftrag der Stadt Elmshorn eine Befragung zur Situation am Bahnhof in Elmshorn durch. Die Ergebnisse der Befragung sollen dazu dienen, die verkehrliche und städtebauliche Situation zu verbessern. Hätten Sie ein paar Minuten Zeit an der Befragung teilzunehmen?

1 Von WOHER kommen Sie gerade?
 Elmshorn → Straße/Stadttell:
 Anderer Ort → Ortsname:
 Ist diese Adresse Ihre ...?
 Eigene Wohnung Arbeits-/Ausbildungsstelle Sonstiges
 → Wo liegt Ihre eigene Wohnung?
 Elmshorn → Straße/Stadttell:
 Anderer Ort → Ortsname:

2 WIE sind Sie zum Bahnhof gekommen?
 Zu Fuß Fahrrad
 Stadtbus Regionalbus
 Pkw als Fahrer Pkw als Mitfahrer
 Sonstiges - Wie genau?
 → Sind Sie abgesetzt worden? ja nein
 Oder fährt der Fahrer ebenfalls mit der Bahn? ja nein

3 ... und WOHER werden Sie jetzt mit der Bahn fahren?
 Hamburg Kiel Pinneberg Itzehoe
 Anderer Ort → Ortsname:

4 WARUM unternehmen Sie diese Fahrt?
 (Mehrfachnennungen sind möglich)
 Nach Hause Schule / Ausbildung
 Aufsuchen der Arbeitsstelle Erledigung (Behörde, Arzt etc.)
 Einkauf Freizeit
 Bummeln/Shoppen Geschäftlich / Dienstlich
 Sonstiges → Was genau?

5 WIE bewerten Sie die Situation am Bahnhof Elmshorn?
 Bitte vergeben Sie eine Schulnote zwischen 1 und 6:
 Angaben zu der befragten Person
 Geschlecht (m/w) | Alter
 Standort
 Bahnsteig Richtung Hamburg
 Bahnsteig Richtung Nord
 Bahnsteig AKN
 Sonstiger:

6 Was gefällt Ihnen? Was stört Sie? Was würden Sie ändern?

 Ggf. auf der Rückseite fortsetzen!

VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT! Angaben zur Person nicht vergessen - Person NICHT fragen!

Abb. 5-7: Fragebogen für die Befragung von Passanten im Bahnhofsumfeld

Verkehrserhebung Elmshorn Teil "Bahnhof" - 30.03.2006
GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Planung Beratung Forschung GbR

Bogen: -
 Uhrzeit: :

Guten Tag!
 Wir führen im Auftrag der Stadt Elmshorn eine Befragung zur Situation am Bahnhof in Elmshorn durch. Die Ergebnisse der Befragung sollen dazu dienen, die verkehrliche und städtebauliche Situation zu verbessern. Hätten Sie ein paar Minuten Zeit an der Befragung teilzunehmen?

1 Von WOHER kommen Sie gerade?
 Hamburg Kiel Pinneberg Itzehoe
 mit der Bahn aus: Anderer Ort → Ortsname:
 nicht mit der Bahn aus: Elmshorn → Innenstadt Sonstiges (Straße/Stadteil) →
 Anderer Ort → Ortsname:
 Ist diese Adresse Ihre ...?
 Eigene Wohnung Arbeits-/Ausbildungsstelle Sonstiges
 → Wo liegt Ihre eigene Wohnung?
 Elmshorn → Straße/Stadttell:
 Anderer Ort → Ortsname:

2 WIE kommen Sie jetzt vom Bahnhof zu Ihrem Ziel?
 Zu Fuß Fahrrad
 Stadtbus Regionalbus
 Pkw als Fahrer Pkw als Mitfahrer
 Sonstiges - Wie genau?
 → Werden Sie abgeholt? ja nein
 Oder ist der Fahrer ebenfalls mit der Bahn gefahren? ja nein

3 ... und WOHER wollen Sie jetzt?
 Elmshorn → Straße/Stadttell:
 Anderer Ort → Ortsname:

4 WARUM unternehmen Sie diese Fahrt?
 (Mehrfachnennungen sind möglich)
 Nach Hause Schule / Ausbildung
 Aufsuchen der Arbeitsstelle Erledigung (Behörde, Arzt etc.)
 Einkauf Freizeit
 Bummeln/Shoppen Geschäftlich / Dienstlich
 Sonstiges → Was genau?

5 WIE bewerten Sie die Situation am Bahnhof Elmshorn?
 Bitte vergeben Sie eine Schulnote zwischen 1 und 6:
 Angaben zu der befragten Person
 Geschlecht (m/w) | Alter
 Standort
 P+R
 Parkplatz:
 Fahrradabst.:
 Stadtbus-Hit stadteinw. / ausw.
 Regionalbus Linie:
 Sonstiger:

6 Was gefällt Ihnen? Was stört Sie? Was würden Sie ändern?

 Ggf. auf der Rückseite fortsetzen!

VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT! Angaben zur Person nicht vergessen - Person NICHT fragen!

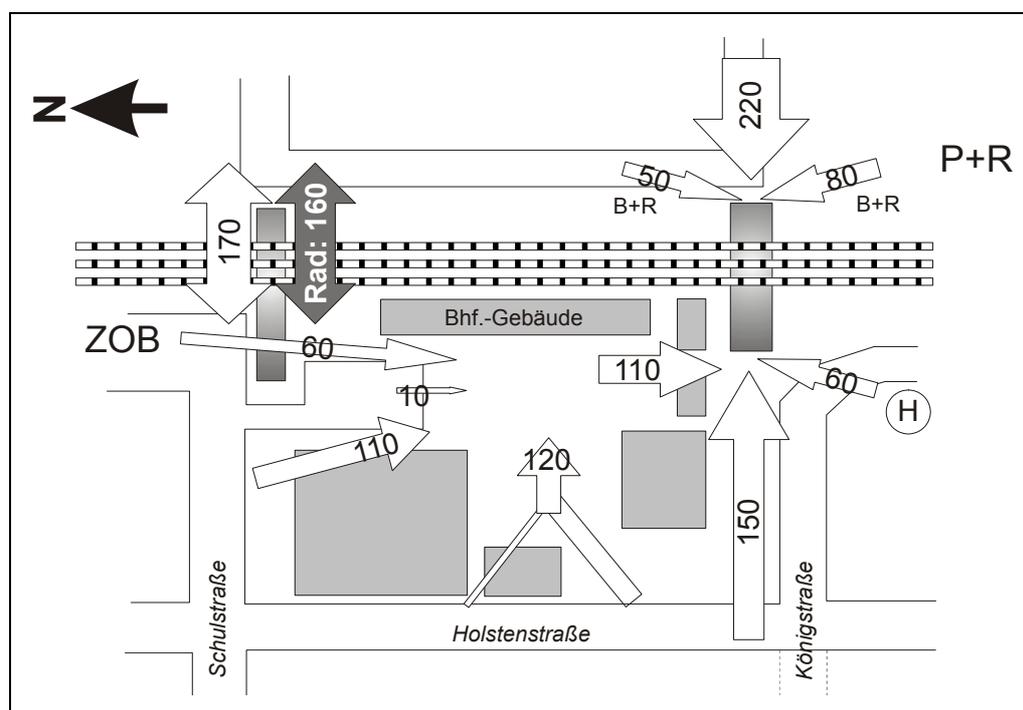
5.5.2. Ergebnisse der Verkehrszählungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der diversen durchgeführten Verkehrszählungen differenziert nach Verkehrsarten vorgestellt und erläutert.

Fußgängerverkehr

Die Zusammenstellung der erhobenen Fußgänger- und Radverkehrsströme zeigt zunächst die hohe Bedeutung der beiden Achsen Schulstraße / nördliche Bahnunterführung sowie Königstraße / südliche Bahnunterführung / Mühlenstraße. Bemerkenswert ist jedoch auch die Stärke der über den Holstenplatz verlaufenden Ströme, die offensichtlich nur zum Teil auf den Bahnsteigzugang gerichtet sind und damit einen unmittelbaren Bezug zum Bahnhof haben.

Abb. 5-8: ausgewählte Fußgänger- und Radverkehrsströme im Bahnhofsumfeld
 (durchschnittliche Zahl der Personen pro Stunde des Erhebungszeitraums)

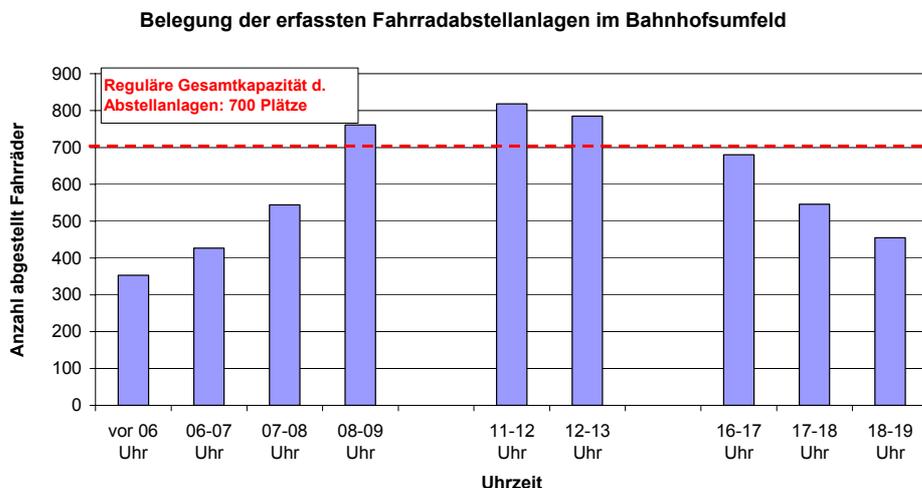


Radverkehr

Elmshorn hat im Vergleich zu andern Städten einen sehr hohen Anteil der Radfahrer am Modalsplit. Die hohe Bedeutung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels belegt auch die starke Auslastung am Untersuchungstag, da weder das schlechte Wetter noch die Jahreszeit ein so hohes Radverkehrsaufkommen vermuten lassen.

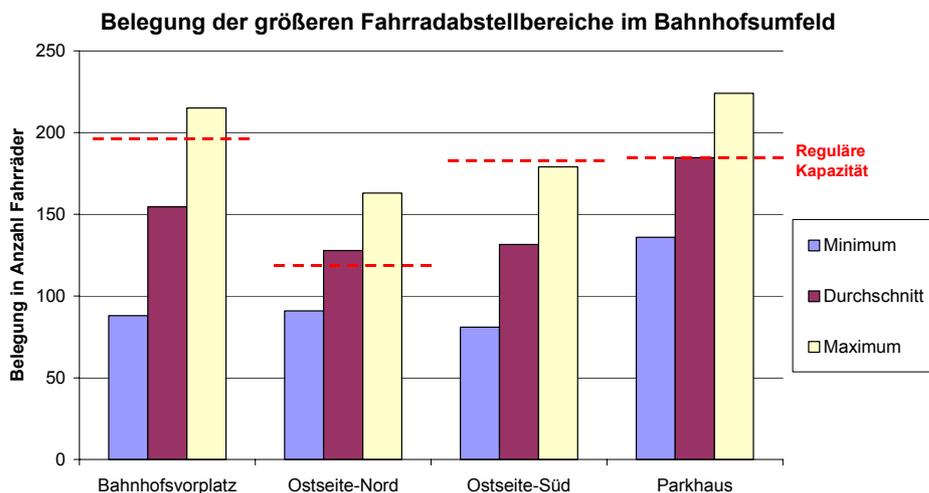
Die Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld sind über einen Großteil des Tages deutlich überlastet. Wie Abb. 5-9 zeigt wird die reguläre Gesamtkapazität zwischen ca. 8 Uhr morgens und etwa 16 Uhr am Nachmittag durchgehend überschritten. Die Kapazitätsauslastung liegt in der (gemessenen) Spitzenstunde (11-12 Uhr) bezogen auf alle Anlagen bei 117%, entsprechend einer absoluten Überlastung von ca. 120 Fahrrädern.

Abb. 5-9: Tagesganglinie der Belegung der Fahrradabstellanlagen



Die differenzierte Betrachtung der größeren Fahrradabstellanlagen zeigt darüber hinaus, dass die größten Überlastungen an der Anlage Ostseite-Nord sowie im Fahrradparkhaus auftreten (138% und 122% in der Spitze). Erstaunlicherweise ist hingegen die Anlage Ostseite-Süd nie vollständig ausgelastet. Eine ausgleichende Verlagerung zwischen den beiden Anlagen auf der Bahnhof-Ostseite findet offensichtlich nicht statt.

Abb. 5-10: Minimale/Durchschnittliche/Maximale Belegung der größeren Fahrradabstellbereiche im Bahnhofsumfeld

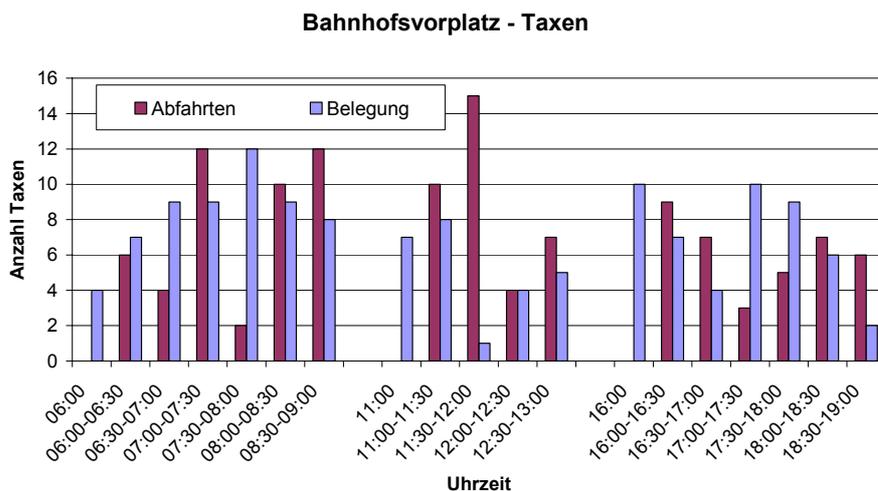


Taxiverkehr

Im Zuge der Zählung der Ein- und Ausfahrten zum bzw. vom Parkplatz auf dem Holstenplatz wurden Taxen gesondert erfasst. Die tageszeitliche Auswertung dieser Daten lässt erkennen, dass insbesondere bis zum Mittag eine erhöhte Nachfrage nach Taxen besteht. Durchschnittlich sind ca. 16 Taxiabfahrten vom Bahnhof pro Stunde

zu verzeichnen. Am späten Nachmittag sinkt dieser Wert auf ca. 12 Abfahrten pro Stunde. Die durchschnittliche Zahl der auf dem Holstenplatz wartenden Taxen beträgt über den gesamten Erhebungszeitraum ca. sieben Fahrzeuge; die maximale Zahl liegt bei 12 Fahrzeugen.

Abb. 5-11: Zahl der wartenden und abfahrenden Taxen auf dem Holstenplatz/Bahnhofsvorplatz



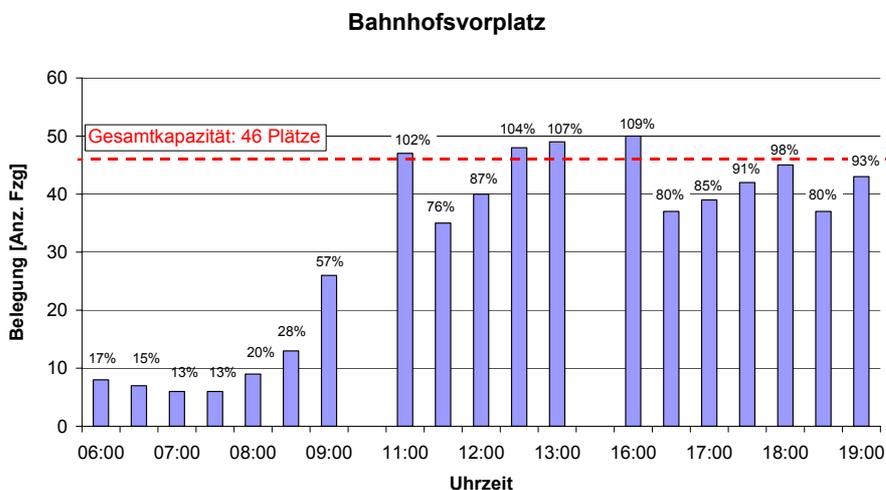
Pkw-Stellplätze

Hinsichtlich der Nutzung der größeren im Bahnhofsumfeld befindlichen Pkw-Stellplatzanlagen zeigt sich ein sehr unterschiedliches Bild.

So ist der Parkplatz auf dem Bahnhofsvorplatz in den frühen Morgenstunden zunächst nur sehr schwach ausgelastet. Im weiteren Tagesverlauf wird dann allerdings gegen ca. 11 Uhr die Vollaustattung bzw. sogar eine Überlastung erreicht. Dieser Zustand hält mit zwischenzeitlichen Auslastungsrückgängen bis in die Abendstunden an.

Der tageszeitliche Verlauf der Parkplatznachfrage lässt in Verbindung mit unseren Beobachtungen während der Verkehrserhebung den Schluss zu, dass der Parkplatz auf dem Bahnhofsvorplatz/Holstenplatz zum überwiegenden Teil nicht von Bahnfahrern, sondern von Kunden und Besuchern der unmittelbar angrenzenden Geschäfte und Büros sowie vor allem auch der Innenstadt genutzt werden.

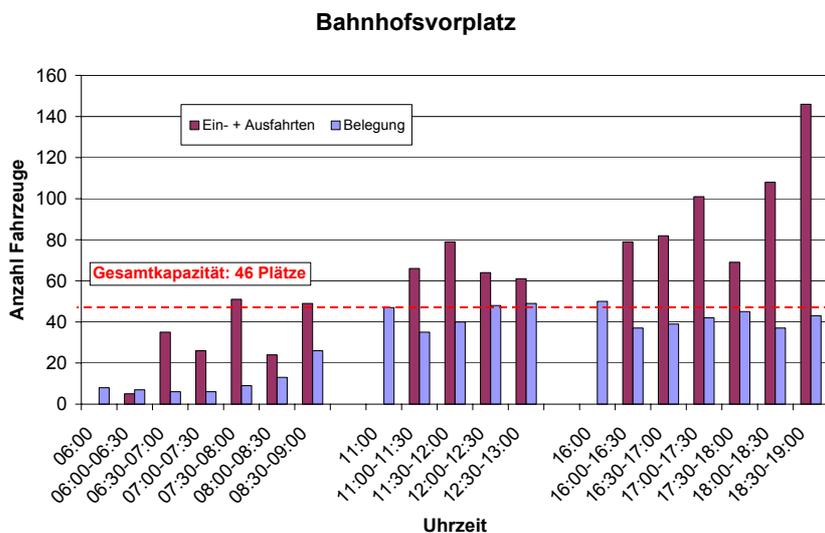
Abb. 5-12: Tageszeitliche Belegung und Auslastung des Parkplatzes auf dem Bahnhofsvorplatz



Die Analyse der Zahl der Ein- und Ausfahrten belegt darüber hinaus die ebenfalls während der Erhebung gemachte Beobachtung, dass der Parkplatz insbesondere am Morgen sowie am späteren Nachmittag und Abend zum Absetzen und Abholen von Bahnfahrern (Kiss&Ride) genutzt wird.

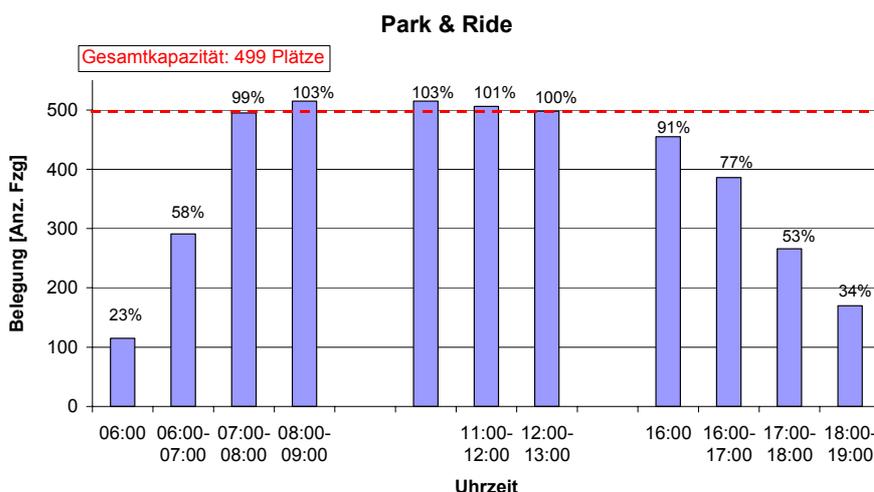
Dies macht sich insbesondere auch bei der am westlichen Rand des Parkplatzes vorhandenen Ladezone bemerkbar, die über den gesamten späten Nachmittag – wengleich mit einer hohen Wechselfrequenz – vollständig belegt ist. Liefervorgänge finden zu diesen Zeiten nach unserer Beobachtung nur sehr vereinzelt statt. Während der Morgen- und Mittagsstunden sind hingegen praktisch immer freie Plätze in der Lieferzone vorhanden.

Abb. 5-13: Tagesganglinie der Ein- und Ausfahrten sowie der Belegung auf dem Bahnhofsvorplatz



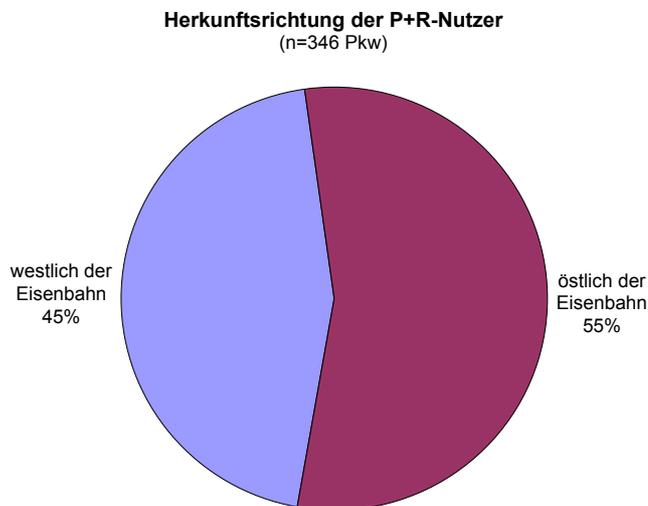
Das Park&Ride-Parkhaus auf der Bahnhof-Ostseite wird im Gegensatz zum Bahnhofsvorplatz fast ausschließlich von Bahnreisenden bzw. Berufspendler genutzt. Die reguläre Kapazität wird dabei – entsprechend der Spitzenzeit des Berufspendleraufkommens – bereits zwischen 7 Uhr und 8 Uhr erreicht und (leicht) überschritten. Bis zum Nachmittag bleibt diese Vollauslastung weitgehend bestehen. Im Anschluss sinkt die Auslastung kontinuierlich bis zum Abend wieder.

Abb. 5-14: Tageszeitliche Belegung und Auslastung der Park&Ride-Anlage



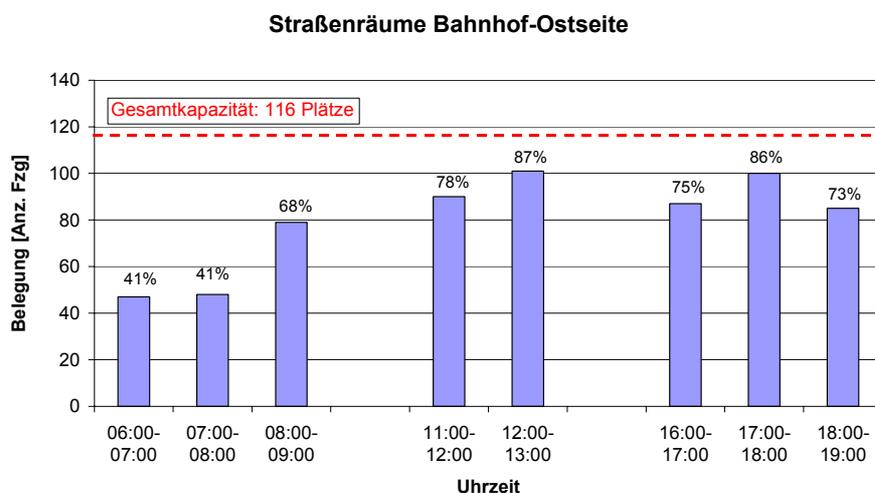
Im Hinblick auf die mögliche Einrichtung weiterer Park&Ride-Stellplätze wurde neben der Belegung auch die Herkunftsrichtung der Park&Ride-Nutzer bei der morgendlichen Zufahrt zur Anlage erfasst. Etwas mehr als die Hälfte der Nutzer fährt dabei die Anlage über die Lindenstraße und damit aus östlich der Eisenbahn gelegenen Bereichen an. Der dennoch hohe Anteil der Nutzer, die aus Gebieten westlich der Eisenbahn über die Geschwister-Scholl-Straße die Anlage anfahren, weist eindeutig auf eine Präferenz für die Bahnhof-Westseite für eine mögliche weitere P&R-Anlage hin.

Abb. 5-15: Herkunftsrichtung der Park&Ride-Nutzer



Aufgrund der bereits vor der eigentlichen Erhebung beobachteten Überlastung der P&R-Anlage wurde auch die Belegung der Parkplätze in den Straßenräumen auf der Bahnhof-Ostseite erfasst. Es zeigt sich ein Anstieg der Auslastung ab ca. 8 Uhr, also ab dem Zeitpunkt der Vollausslastung der P&R-Anlage. Aufgrund des Mischgebietscharakters im Umfeld der erfassten Straßenräume kann dies jedoch nur zum Teil auf P&R-Ausweichverkehre zurückgeführt werden. Da im gesamten (erhobenen) Tagesverlauf die im Straßenraum vorhandenen Stellplatzkapazitäten nie voll ausgelastet werden, besteht diesbezüglich aus unserer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt kein Handlungsbedarf.

Abb. 5-16: Tageszeitliche Belegung und Auslastung der Stellplätze in den Straßenräumen auf der Bahnhof-Ostseite



5.5.3. Ergebnisse der Nutzerbefragung

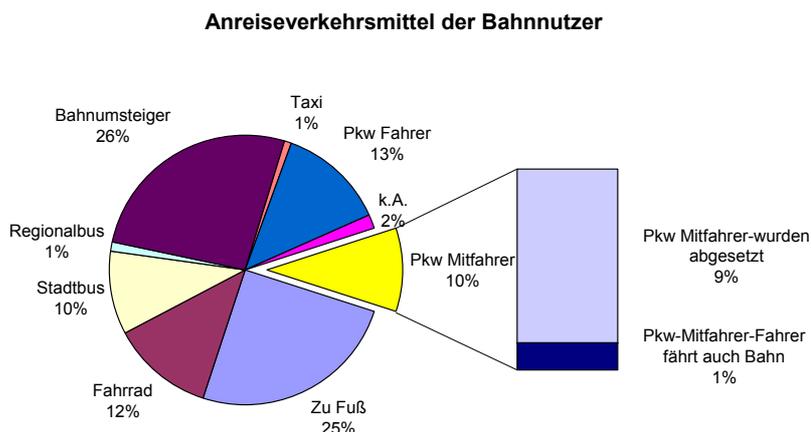
Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse der Nutzerbefragung dargestellt und erläutert.

Herkunft und Art der Anreise der Bahnnutzer

Von den insgesamt 229 erfolgreich befragten, vom Bahnhof Elmshorn abfahrenden Bahnnutzern kamen 141 (≈ 62%) aus der Stadt Elmshorn und 88 (≈38%) aus anderen Orten.

Hinsichtlich der bei der Anreise zum Bahnhof Elmshorn genutzten Verkehrsmittel zeigt sich bei Berücksichtigung aller Bahnnutzer ein sehr gemischtes Bild. Bahn-umsteiger, Fußgänger sowie der motorisierte Individualverkehr (Pkw-Fahrer + Pkw-Mitfahrer) werden jeweils von ungefähr einem Viertel der Bahnfahrer genutzt. Das letzte Viertel verteilt sich in etwa zu gleichen Anteilen auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Bus) sowie den Radverkehr.

Abb. 5-17: Verkehrsmittel der Bahnnutzer bei der Anreise zum Bahnhof



Die weitergehende Analyse der Anreiseverkehrsmittel differenziert nach dem Herkunftsort der Bahnnutzer zeigt deutliche Unterschiede zwischen jenen Reisenden, die aus Elmshorn kommen, und solchen, die aus anderen Orten kommen. So stehen bei den Reisenden mit der Herkunft Elmshorn vor allem die unmotorisierten Verkehrsmittel im Vordergrund (ca. 60% aller Nutzer). Gefolgt wird diese Gruppe von den Pkw-Fahrern und -Mitfahren (20%) sowie den Busnutzern (15%).

Bei den Reisenden aus anderen Orten handelt es sich hingegen überwiegend um Umsteiger zwischen unterschiedlichen Bahnlinien (65%). Weiterhin von Bedeutung ist noch der motorisierte Individualverkehr (28%). Keine Rolle spielt der öffentliche Straßenpersonenverkehr (Bus) sowie die unmotorisierten Verkehrsmittel.

Abb. 5-18: Verkehrsmittel der aus Elmshorn kommenden Bahnnutzer bei der Anreise zum Bahnhof

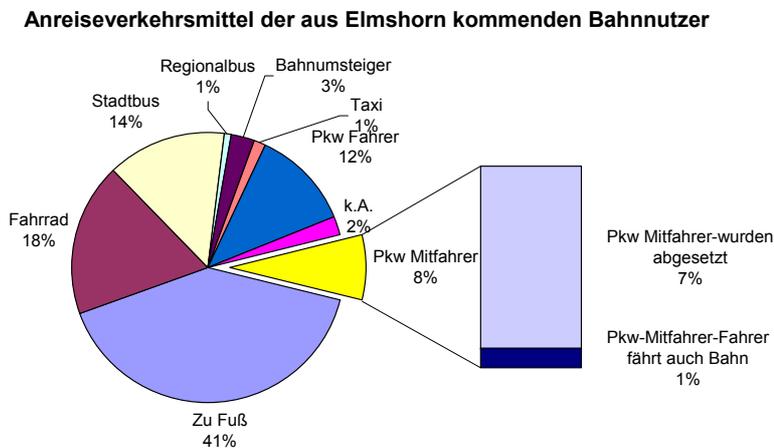
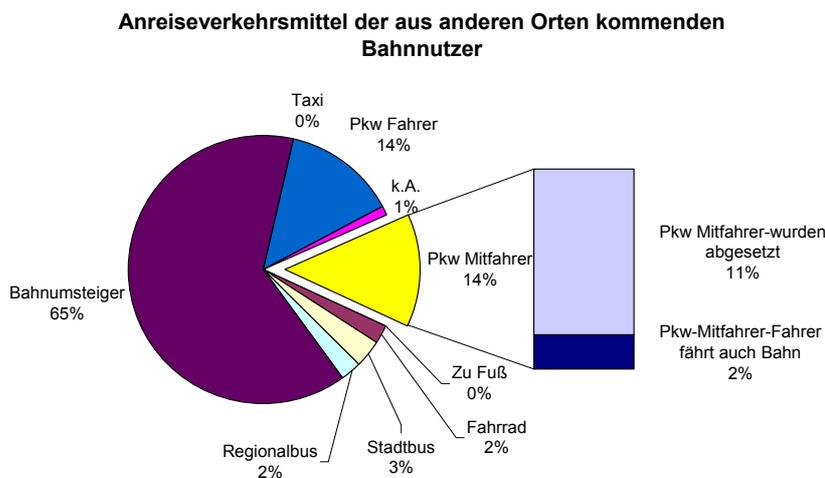


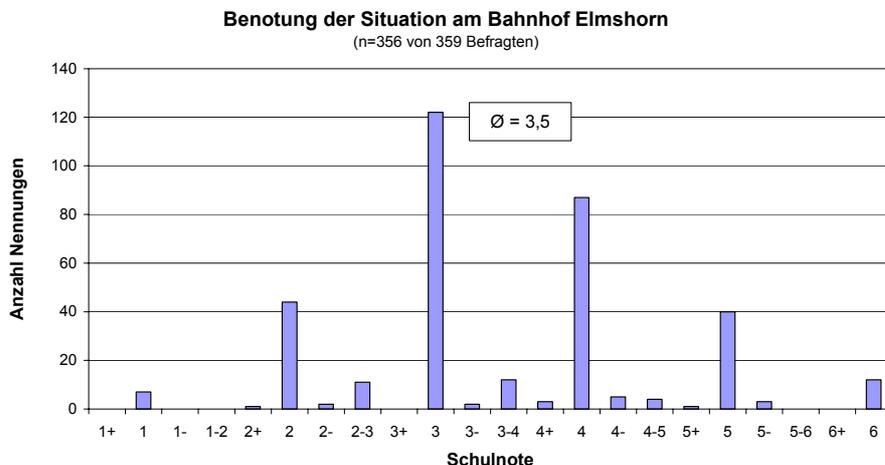
Abb. 5-19: Verkehrsmittel der aus anderen Orten kommenden Bahnnutzer bei der Anreise zum Bahnhof



Beurteilung der Gesamtsituation, Anregungen, Kritik

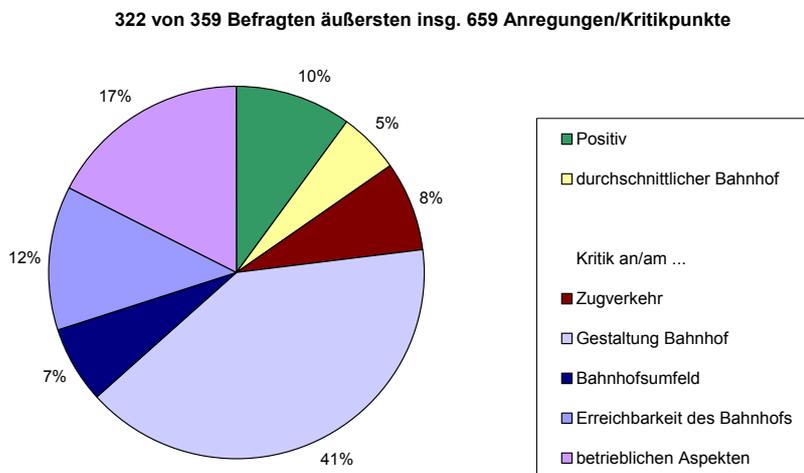
Die Gesamtsituation am Bahnhof Elmshorn wird durch die befragten Bahnnutzern und Passanten im Bahnhofsumfeld als befriedigend bis ausreichend beurteilt.

Abb. 5-20: Beurteilung der Gesamtsituation am Bahnhof Elmshorn durch die Nutzer



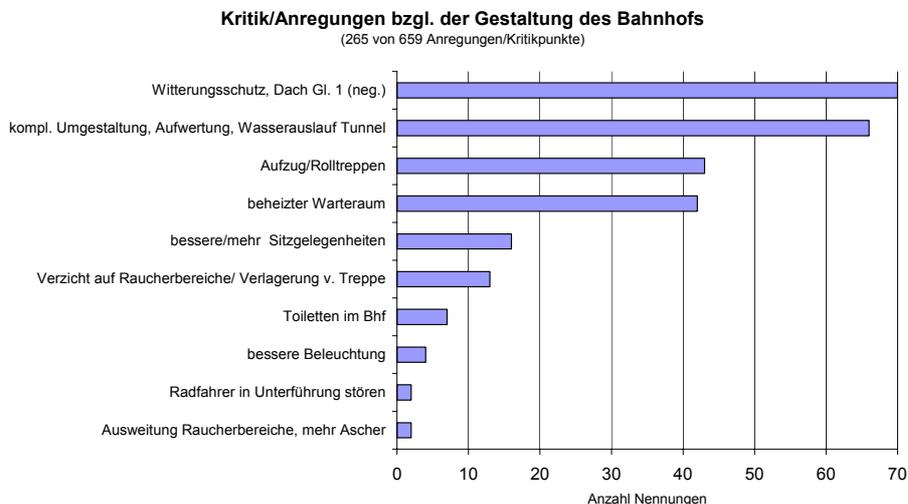
Im Hinblick auf Anregungen und Kritikpunkte wurde von den Befragten am häufigsten die Gestaltung des Bahnhofs bemängelt. Ebenfalls von Bedeutung waren betriebliche Aspekte sowie die Erreichbarkeit des Bahnhofs.

Abb. 5-21: Anregungen und Kritikpunkte zum Bahnhof und dem Bahnhofsumfeld



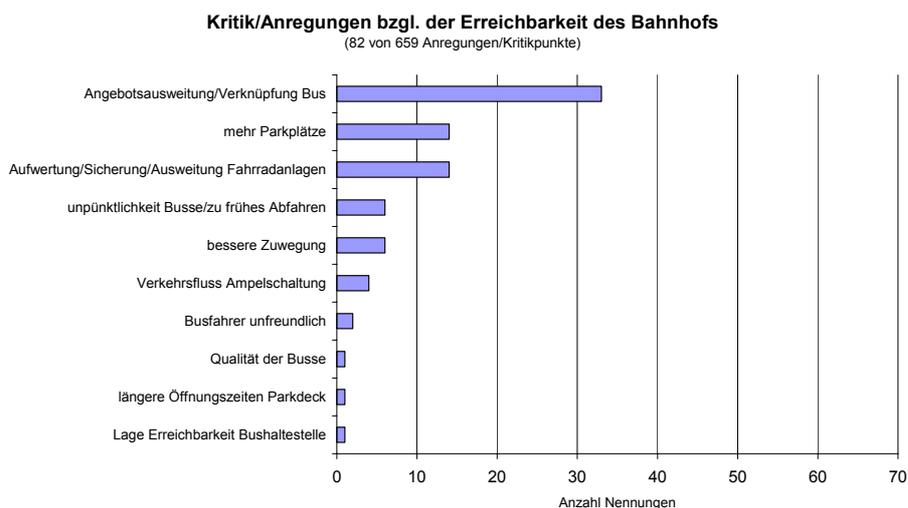
Bezüglich der Gestaltung des Bahnhofs wurde am häufigsten der fehlende Witterungsschutz auf dem Bahnsteig des Gleis 1 bemängelt. Ebenfalls sehr häufig wurde eine komplette Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofs gefordert. Weitere Nennungen betrafen das Fehlen von Aufzügen/Rolltreppen sowie Warte- und Sitzmöglichkeiten.

Abb. 5-22: Anregungen und Kritikpunkte bzgl. der Gestaltung des Bahnhofs



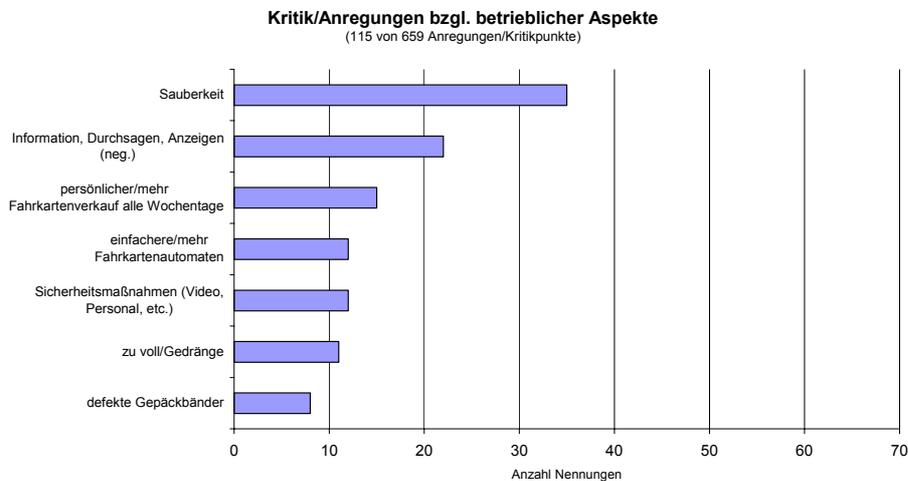
Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Bahnhofs wurde insbesondere eine Angebotsausweitung und verbesserte Verknüpfung im Zusammenhang mit dem Busverkehr gefordert. Häufiger genannt wurden darüber hinaus der Wunsch nach einer Erhöhung der Zahl der Parkplätze sowie eine Ausweitung und Aufwertung der Fahrradabstellanlagen. Diese aufgeführten vier Aspekte sind auch über alle Kritik-/Anregungsbereiche die am häufigsten genannten.

Abb. 5-23: Anregungen und Kritikpunkte bzgl. der Erreichbarkeit des Bahnhofs



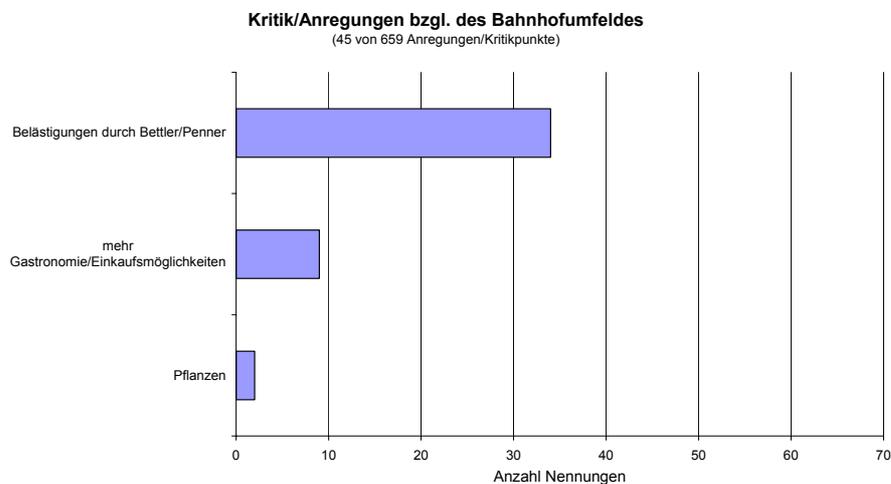
Die von den Befragten genannten Kritikpunkte zu betrieblichen Aspekten bezogen sich insbesondere auf die mangelhafte Sauberkeit sowie die ungenügende Information der Reisenden mittels Durchsagen und Anzeigen.

Abb. 5-24: Anregungen und Kritikpunkte bzgl. betrieblicher Aspekte



In Bezug auf das Bahnhofsumfeld beklagten sich die Befragten in erster Linie über Belästigungen und Pöbeleien durch „Bettler und Penner“ im Eingangsbereich zum Bahnsteigtunnel.

Abb. 5-25: Anregungen und Kritikpunkte bzgl. des Bahnhofsumfeldes



5.6. Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld

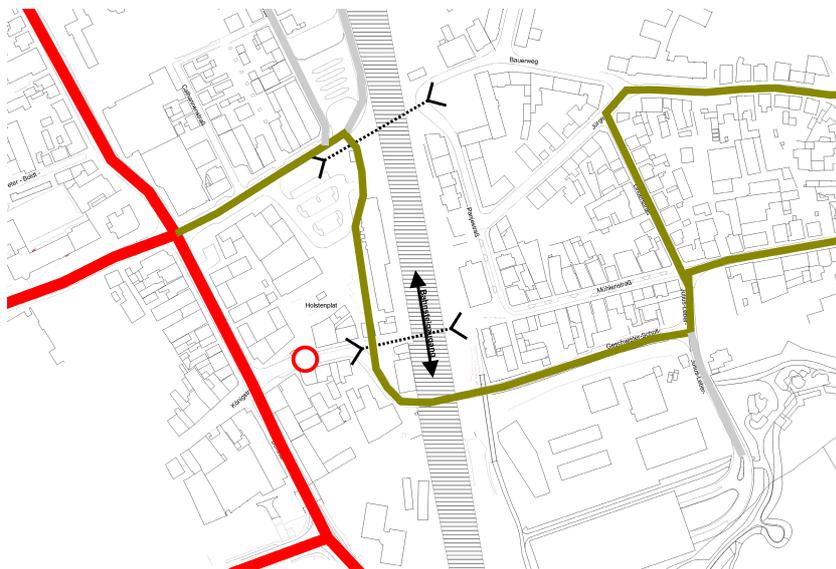
Eine Umgestaltung von Bahnhof und Bahnhofsumfeld setzt eine tragfähige Verkehrslösung voraus, die für alle Verkehrsträger (Straßenverkehr, Bus, zu Fuß, Rad) die Erschließung und gegenseitige Verknüpfung verbessert. Im Rahmen des ISEK wurden ein Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld sowie darauf aufbauende städtebauliche Optionen entwickelt. Beide wurden im Bahnhofsworkshop vom 28.08.06 von

den relevanten Akteuren positiv bewertet und sollten somit Grundlage für die weiteren Detailplanungen sein.

Nachfolgend wird das vorgeschlagene Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld vorgestellt und erläutert. Die darauf aufbauenden städtebaulichen Optionen sind im Teilbericht F des ISEK-Gesamtberichts dargestellt.

Wesentliches Element der Umgestaltung ist der Vorschlag einer veränderten Straßenführung. Vom Tunnel Geschwister Scholl Straße soll der Verkehr künftig nicht mehr durch die Königsstraße zur Holstenstraße geführt werden, sondern parallel zur Bahntrasse über den Holstenplatz bis zur Schulstraße. Die Führung der Straße parallel zur Bahn war bereits Bestandteil der bisherigen Planungen, neu in diesem Konzept ist jedoch die Umgestaltung der Königstraße in eine Fußgängerachse.

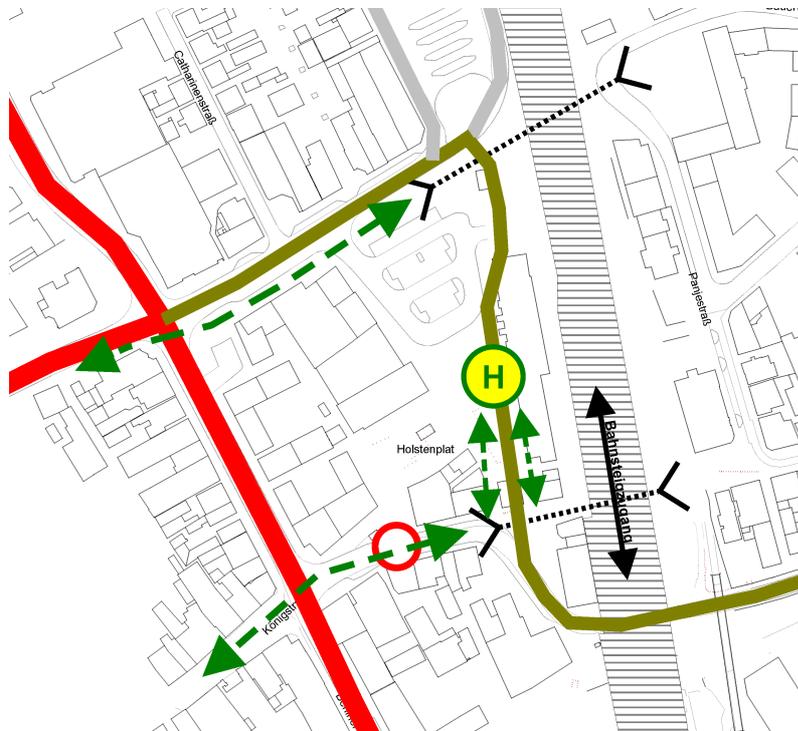
Abb. 5-26: Straßennetz im Bahnhofsumfeld (ISEK-Konzept)



Vorgeschlagen wird weiterhin eine Verlängerung der Fußgängerunterführung unter der dann parallel zur Bahntrasse verlaufenden Straße und somit eine Verschiebung der Rampe in der Königsstraße in Richtung Westen. Der Vorteil dieser Lösung ist, dass für Fußgänger (im Gegensatz zu den früher vorgeschlagenen Varianten) keine Straßenquerung im Bahnhofsbereich notwendig wird. Dadurch entsteht eine direkte und bequeme Fußwegeverbindung vom Bahnhof zum Einkaufsbereich.

Des Weiteren sollte die neue Straße parallel zur Bahn an der nördlichen Seite des Holstenplatzes zwischen der Rampe des nördlichen Fußgängertunnels und den Bahnanlagen geführt werden, um den Fußgänger- und Radverkehr konfliktfrei unter ihr hindurchführen zu können. Durch eine gleichzeitige Verlegung der Parkplatzzufahrt des Bahnhofsvorplatzes an die neue Straße kann zudem der bisher auf der Achse Schulstraße-nördlicher Bahnhofstunnel vorhandene Konfliktpunkt zwischen Fuß- und Radfahrern und dem Kfz-Verkehr aufgelöst werden.

Abb. 5-27: Führung des Fußgängerverkehrs (ISEK-Konzept)

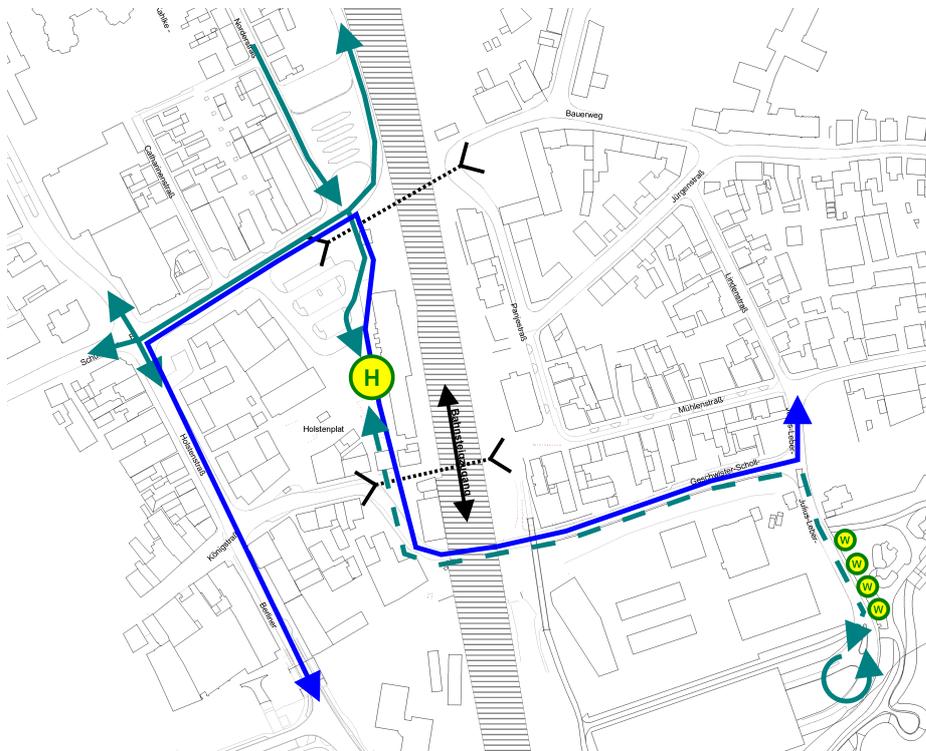


Für den Busverkehr ergibt sich bei der vorgeschlagenen Planung eine Bündelung von Stadtbus- und Regionalbusverkehr sowie eine Verbesserung der Umsteigbeziehungen von und zur Bahn. Die Bündelung kann bei der veränderten Straßenführung entlang dieser Straße erfolgen, so dass sich eine besonders platzsparende Lösung ergibt.

Die vorgeschlagene neue Organisation der Haltestellen setzt im Busverkehr folgende betriebliche Veränderungen voraus. Die Stadtbusse benutzen nicht mehr die Königsstraße sondern werden über Holstenstraße und Schulstraße geführt. Die geringfügige Verlängerung der Fahrzeit (ca. 1 Minute) sollte über die für Elmshorn anzustrebende Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie durch Anpassung der Fahrplanstruktur ermöglicht werden.

Für die Regionalbusse könnten alternative Warteflächen und die Wendemöglichkeit östlich der Bahn vor der P+R-Anlage realisiert werden. Eine Einschränkung dieser Lösung besteht in dem unterhalb der üblichen Maße liegenden Lichtraumprofil, das Standardlinienbussen die Durchfahrt erlaubt, aber nicht geeignet für höhere Reisebusse bzw. Busse mit Aufbauten für Klimaanlage ist. Ein Umbau der Unterführung ist technisch möglich und wurde bereits im Zuge des geplanten Neubaus des vierten Gleises angedacht. Das vierte Gleis wurde jedoch aufgrund von Finanzproblemen bislang zurückgestellt. Wenn im Regionalbusverkehr der Einsatz von Fahrzeugen notwendig ist, die die Unterführung Geschwister Scholl Straße nicht benutzen können, wäre alternativ die Ausfahrt über die Königsstraße möglich.

Abb. 5-28: Führung des Stadt- und Regionalbus im Bahnhofsbereich (ISEK-Konzept)



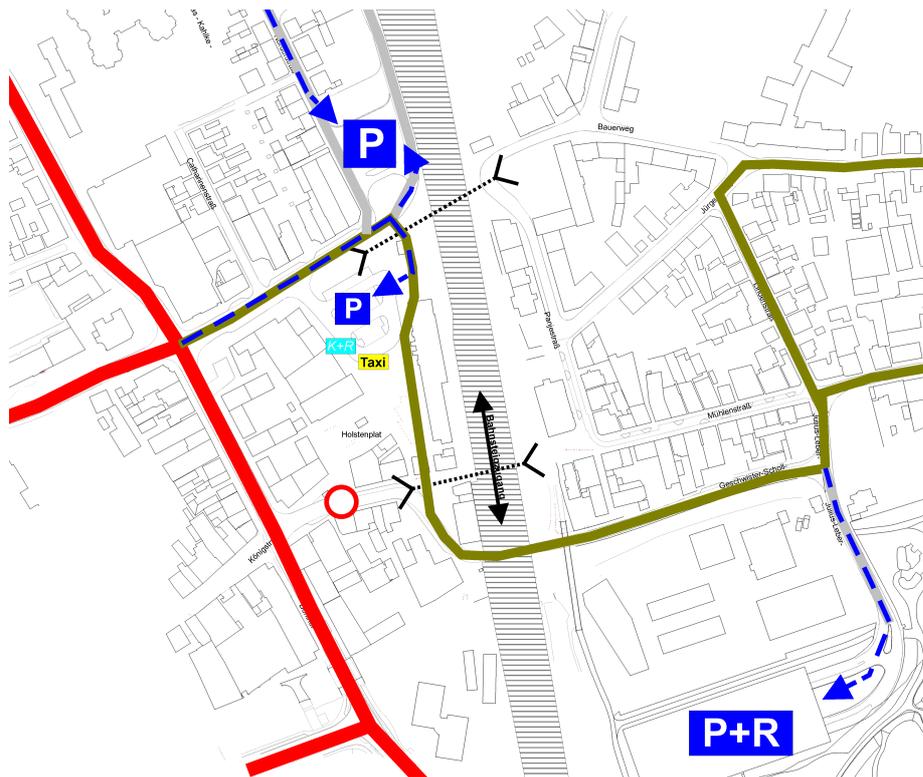
Der Vorteil einer zentralen Bushaltestelle auf dem Holstenplatz besteht in einer klaren und konfliktfreien Fußgängerführung (s. Abb. 5-28). Von der südlichen (verlängerten) Bahnstrecke können direkte Aufgänge zu den beiden richtungsgetrennten Haltestellen eingerichtet werden, so dass das Umsteigen von der Bahn zum Bus – im Gegensatz zu heute – für alle Beziehungen ohne gefährliches Überqueren einer Straße möglich wird. Von der Fußgängerzone Königsstraße kommend ergibt sich eine Aufteilung der Fußgängerströme nach Überquerung der Holstenstraße. Zur Bahn folgen die Fußgängerströme der Königsstraße in Richtung südlicher Unterführung, die Führung in Richtung Bushaltestellen erfolgt über den Holstenplatz, so dass sich hier eine deutliche Belebung ergeben dürfte.

Die Bündelung von Stadtbus- und Regionalbusverkehr auf dem Holstenplatz ermöglicht zudem eine Umnutzung der bestehenden Aufstellfläche für Regionalbusse am derzeitigen ZOB, die sowohl von der Lage als auch von der Gestaltung unbefriedigend ist. Die Fläche kann künftig für ein zusätzliches Parkhaus genutzt werden.

Für diese Anlage ist eine Doppelnutzung anzustreben. Einerseits soll es zusätzliche Parkplatzkapazitäten für den nordöstlichen Innenstadtbereich bereitstellen, in dem nach unseren Erhebungen und Beobachtungen der Parkdruck besonders hoch ist. Andererseits sollten in der Anlage auch zusätzliche Park&Ride-Kapazitäten realisiert werden, um die vollausgelastete P&R-Anlage auf der Bahnhof-Ostseite zu entlasten.

Eine Erstellung dieser zusätzlichen Parkplatzkapazitäten ermöglicht darüber hinaus eine Neuordnung des Parkplatzes auf dem Bahnhofsvorplatz. Hier können zulasten von normalen Parkplätzen die Warteplätze für den Taxiverkehr neu angeordnet werden sowie gesonderte Warteplätze für Abholer (Kiss&Ride) eingerichtet werden.

Abb. 5-29: MIV-Erschließung des Bahnhofs (ISEK-Konzept)



Aus der veränderten Straßenführung über den Holstenplatz und die östliche Schulstraße ergeben sich darüber hinaus deutliche Vorteile auch für die Holstenstraße. Durch die Sperrung der östlichen Königstraße für den Kraftfahrzeugverkehr können die entsprechenden Abbiegespuren in der Holstenstraße wegfallen. Der damit freier werdende Straßenraum sollte für zusätzliche Stellplätze für Kurzzeitparker und Lieferverkehre sowie für eine Verbreiterung der Gehwege genutzt werden, um die unmittelbare Erreichbarkeit des ansässigen Einzelhandels zu erhöhen.

Abb. 5-30: Mögliche Umgestaltung der Holstenstraße (ISEK-Konzept)



Im Rahmen einer Umgestaltung der Holstenstraße sollte auch der Kreuzungsbereich Holstenstraße/Königstraße durch einen Belagwechsel (Aufpflasterung) umgebaut werden, so dass die Achse zwischen Fußgängerzone und Bahnhof auch gestalterisch hervorgehoben wird. Gleichzeitig ist eine solche Maßnahme auch im Hinblick auf die angestrebte verkehrliche Entlastung und Beruhigung der Holstenstraße vorteilhaft, da das Geschwindigkeitsniveau merkbar gesenkt werden kann.

Abb. 5-31: Beispiel für einen umgestalteten Kreuzungsbereich



Die skizzierte Umgestaltungsvariante für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld lässt sich *ohne* Abriss der Wohn- und Geschäftshauses auf der nördlichen Seite der Königstraße realisieren.

5.7. Ergebnisse des Werkstattgespräches zur Bahnhofsumgestaltung

Am 28.08.2006 fand in Elmshorn ein Werkstattgespräch mit Vertretern der Stadt, betroffener Grundstückseigentümer, DB Station&Service, der ÖPNV/SPNV Aufgabenträgern, dem Stadtmarketing, der Parteien und Fahrgastverbänden statt. Ziel war es, eine übereinstimmende Einschätzung der Ausgangs- und Interessenslage zu finden und auf Basis der dort vorgestellten Vorschläge des Gutachterteams gemeinsame Zielvorstellungen zu entwickeln.

In der ersten Diskussionsrunde erläutern alle Teilnehmer ihre Erwartungen an einen „Umbau“ im Bereich Bahnhof und ihre jeweilige Interessenslage. Die Erwartungen konzentrieren sich auf folgende Punkte (Reihenfolge ohne Wichtung):

- Wohnqualität im Bestand sichern
- Fußgängerverbindung Königstraße verbessern
- Parkplatzsituation verbessern
- Kurzzeit-Parken ermöglichen
- Lagesituation Bestand sichern

- Sicherheit / Komfort Umsteigen verbessern
- Verknüpfung öffentlicher Verkehr insgesamt verbessern
- Dabei insbesondere kurze Wege beim Umstieg vom/zum Busverkehr herstellen
- Realisierung 4. Gleis
- Wetterschutz
- Vorrang für öffentlichen Empfangsraum (kein Parkplatz)
- Engagierte Verknüpfung der Aspekte
- Architektonischer Eindruck
- Service-Qualität für Nutzer

Die Vertreter/innen der DB betonen vor allem, dass – bei grundsätzlichem Umbauinteresse - der finanzielle status quo (keine Zusatzkosten, kein Minderertrag) erhalten bleiben muss.

Auf dem Workshop gibt es eine breite grundsätzliche Zustimmung zum verkehrlichen Vorschlag des Gutachterteams (allerdings unter dem Vorbehalt technischer Schwierigkeiten bei der SVG, s. u.) sowie eine deutliche Tendenz zu der städtebaulichen Variante Nr. 1, nicht zuletzt auch im Hinblick auf eine kurzfristig realistische Umsetzung. Über folgende Eckpunkte wurden im Workshop Einvernehmen erzielt (wenn technisch machbar):

- Sperrung Königstraße für motorisierten Verkehr
- Konzentration der Bushaltestellen am Holstenplatz
- Neue Zuführung Parkplatz (Anmerkung LVS: Mischfinanzierung leichter bei Var. 1)

Als offene Fragen beim Bahnhofsworkshop wurden zwei Punkte benannt:

- Zuwegung Parkplatz
- Führung Busverkehr: von der SVG wurde auf folgenden Klärungsbedarf verwiesen: die vorgeschlagene Lösung steht unter dem Vorbehalt, dass für die Blockumfahrung Holstenplatz mit ihrer geringfügigen Fahrzeitverlängerung entsprechende Fahrzeireserven durch die Beschleunigung Busverkehr erzielt werden und die Querung der Unterführung mit den Regionalbussen derzeit nur für Standardlinienbusse, nicht aber für höhere Reisebusse bzw. Busse mit Aufbau für Klimaanlage möglich ist.

Eine endgültige Klärung der beiden Punkte ist nur in der weiteren Detailplanung möglich (s. u.). Die genannten Punkte stellen jedoch das Gesamtkonzept nicht in Frage.

5.8. Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung und Umsetzung des zuvor dargestellten und im Rahmen des Bahnhof-Workshops grundsätzlich positiv bewerteten Verkehrskonzepts für das Bahnhofsumfeld empfehlen wir die folgende weitere Vorgehensweise:

- Konkretisierung der vorgeschlagenen Verkehrsneuordnung durch eine verkehrlich-technische Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung (insb. hinsichtlich der Führung des Regionalbusverkehrs, Auswirkungen auf die Fahrpläne, Einbeziehung LSA-Bevorrechtigung).
- Fortsetzung von Gesprächen, unter Federführung der Stadt, mit betroffenen Eigentümern, der Deutsche Bahn AG und den Verkehrsbetrieben, mit dem Ziel die hochbaulichen Entwicklungsmöglichkeiten (Bahnhofsgebäude mit ergänzenden Nutzungen wie z.B. Läden, Praxen, Büros, Wohnungen) zu fördern, zusätzliche Investoren zu finden und Finanzierungsmodelle zu entwickeln.
- Nach der Inbetriebnahme der Hafenspange: Umsetzung erster kurzfristig wirksamer, verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Holstenstraße (zw. Königstraße u. Schulstraße) zur Maximierung der Verlagerungen auf die Hafenspange (insb. Anpassung der beiden LSA).
- Unabhängig von mittel- bis langfristigen Planungsschritten zur Umgestaltung des Bahnhofsbereichs sollten in der Verantwortung der DB AG stehende Verbesserungen der Servicequalität umgesetzt werden (vgl. Kritik der Nutzer).