

Innenstadtverkehrskonzept für Itzehoe

Erläuterungsbericht

Stand: 10.05.2016



Innenstadtverkehrskonzept für Itzehoe

Erläuterungsbericht

Auftraggeber: Stadt Itzehoe
Der Bürgermeister
Bauamt
Reichenstraße 23
25524 Itzehoe

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Thorsten Buch
Dipl.-Ing. Markus Franke
Dipl.-Ing. Lasse Petersen
Sebastian Groß, M. Sc.
Vanessa Platz, M. Sc.
Christian Scheler, M.Sc.

Projektnummer: 2015362

Stand: 10.05.2016

INHALTSVERZEICHNIS

ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	7
1.1 Herangehensweise	7
1.2 Untersuchungsgebiet	8
2 AUSGANGSBEDINGUNGEN	8
2.1 Kfz-Verkehr.....	10
2.2 Ruhender Verkehr	13
2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	17
2.4 Radverkehr	18
2.5 Fußverkehr	22
3 ONLINEBETEILIGUNG	25
3.1 Räumliche Kommentarverteilung	26
3.2 Zustandsbewertung und Mobilitätsverhalten	29
4 MAßNAHMENKONZEPT	30
4.1 Leitgedanken	30
4.2 Verlegung der Bundesstraße und Rückbau der Bahnhofstraße	31
4.3 Verlegung des ZOB und Umgestaltung des Theaterplatzes	33
4.4 Zonierung der Innenstadterschließung	37
4.5 Vernetzung bedeutender Stadträume	40
4.5.1 Verbindung von Klosterhof und Kirchenplatz	41
4.5.2 Aufwertung des Berliner Platzes und Anpassung des Sandbergs.....	42
4.5.3 Ausgestaltung des La-Couronne-Platzes	43
4.5.4 Erhöhung der Barrierefreiheit in der Breiten Straße	43
4.5.5 Erhöhung der Barrierefreiheit in der Feldschmiede	44
4.5.6 Weiche Separation in der Viktoriastraße	45
4.5.7 Nutzung des Potentials „An der Post“	46

4.5.8 Anbindung der südlichen Parkraumagglomeration (Integration Stör)	47
4.5.9 Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes	49
4.5.10 Aufwertung des Dithmarscher Platzes	50
4.5.11 Einrichtung eines Fußgängerleitsystems	50
4.6 Entwicklung eines Parkraumkonzeptes	53
4.7 Berücksichtigung der Hauptradrouten	55
4.8 Verkehrsträger-übergreifende Mobilitätsstationen.....	55
4.9 Einstufung der Maßnahmen.....	61
LITERATURVERZEICHNIS.....	62

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise	8
Abbildung 2: Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets in Itzehoe (rechts)	8
Abbildung 3: Nutzungsstruktur von Itzehoe	9
Abbildung 4: Quell- und Zielorte des Verkehrs	10
Abbildung 5: Verkehrsmengen Hauptverkehrsachsen	11
Abbildung 6: Verkehrsmengen Innenstadt.....	12
Abbildung 7: Straßenkategorien.....	13
Abbildung 8: Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs.....	14
Abbildung 9: Verortung der Parkplätze.....	15
Abbildung 10: Parkraumauslastung am 23.2.2016 (Werktag) zwischen 10 und 12 Uhr.....	15
Abbildung 11: Parkraumauslastung am 23.2.2016 (Werktag) zwischen 15:30 und 17:00 Uhr	16
Abbildung 12: Parkraumauslastung am 26.2.2016 (Samstag) zwischen 15:30 und 17:00 Uhr	16
Abbildung 13: Beispiele für Parkplätze mit ggf. Verbesserungsbedarf in Itzehoe	16
Abbildung 14: Taktung der Buslinien in Itzehoe	17
Abbildung 15: Innenstadterreichbarkeit über den ÖPNV	18
Abbildung 16: Radverkehrsnetz Masterplan Fahrradverkehr.....	19
Abbildung 17: Radverkehrsnetz Innentadtebene	20
Abbildung 18: Beispiele für Radwege auf dem Gehweg an der Bahnhofstr. (li.) und der Brunnenstr. (re.)	21

Abbildung 19:	Radverkehrsmengen aus dem Masterplan Fahrradverkehr (2015)	22
Abbildung 20:	Einheitliche Pflasterung in der Innenstadt, Fußgängerzone Kirchenstraße	23
Abbildung 21:	Nutzungen im innerstädtischen Bereich	23
Abbildung 22:	Verortung der Plätze und Erholungsräume.....	24
Abbildung 23:	Blick vom Bahnhof in die Viktoriastraße (li.) und parkende Autos in der Breiten Straße (re.).....	25
Abbildung 24:	Kommentarverteilung der Onlineauswertung auf die Verkehrsarten und Anteile positiver Rückmeldungen	26
Abbildung 25:	Räumliche Kommentarverteilung aus Sicht der Verkehrsteilnehmer	27
Abbildung 26:	Schwerpunkträume der Onlinebeteiligung	28
Abbildung 27:	Auswertung der Abschlussumfrage.....	29
Abbildung 28:	Anreise in die Innenstadt (keine Angabe 3%, n = 269)	30
Abbildung 29:	Fortbewegung innerhalb der Innenstadt (keine Angabe 3%, n = 269).....	30
Abbildung 30:	Mögliche Verlegung der Bundesstraße	32
Abbildung 31:	Mögliche Maßnahmen im Zuge der Verlegung der Bundesstraße	33
Abbildung 32:	Verlegung des ZOB - Variante A.....	34
Abbildung 33:	Verlegung des ZOB - Variante B.....	36
Abbildung 34:	Darstellung aller unterschiedlichen Buslinien-Führungstypen.....	36
Abbildung 35:	Bewertung der unterschiedlichen Varianten hinsichtlich unterschiedlicher Bewertungskriterien	37
Abbildung 36:	Grundprinzip der funktionalen Zonierung	38
Abbildung 37:	Funktionales Verkehrskonzept.....	39
Abbildung 38:	Mögliches Vernetzung- und Aufwertungskonzept der Stadtplätze	41
Abbildung 39:	Zugeparkter Zugang der Verbindung zwischen Kirchenplatz und Klosterhof	42
Abbildung 40:	Eingangsbereich aus Sicht der Kirchenstraße	42
Abbildung 41:	Berliner Platz mit parkenden Pkw am Rand.....	43
Abbildung 42:	Beispiele für zugeparkten Randstreifen in Breiter Straße.....	44
Abbildung 43:	Beispiele für zugestellte Muldenrinnen in Feldschmiede	45
Abbildung 44:	Viktoriastraße heute	46
Abbildung 45:	An der Post	47
Abbildung 46:	Fehlende Querungsmöglichkeit an der Schuhmacherallee	48
Abbildung 47:	Mögliche Maßnahmen für die Verbindungen.....	48
Abbildung 48:	Bahnhofstraße mit Blick nach Norden von Bahnhof (heute)	49
Abbildung 49:	Mögliche Ausgestaltung des Bahnhofsplatzes.....	49
Abbildung 50:	Mögliche Umgestaltung des Dithmarscher Platzes	50
Abbildung 51:	Ungefähre Wegelängen	51
Abbildung 52:	Möglicher Verlauf eines Fußgängerleitsystems (Beispiel)	52

Abbildung 53:	Information über Erreichbarkeiten zu Fuß (Beispiel Legible London).....	53
Abbildung 54:	Beispielhaftes Parkraumkonzept (Grundzüge)	54
Abbildung 55:	Beispiel für enge Nebenflächen in der Brunnenstraße	55
Abbildung 56:	Mobilitätsstation switchh am S-Bahnhof Berliner Tor, Hamburg.....	57
Abbildung 57:	Konzeptgrafik einer Mobilitätsstation im Quartier.....	57
Abbildung 58:	Mögliche Komponenten von Mobilitätsdienstleistungen in Itzehoe	58
Abbildung 59:	Mögliches Konzept zur Entwicklung verschiedener Mobilitätsstationen in Itzehoe ..	59
Abbildung 60:	Beispiel Mobilpünktchen in Bremen	60
Abbildung 61:	Beispiel Serviceangebot rund ums Fahrrad am Museum Kaltehofe in Hamburg	60

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Definition der Zonen des Grundkonzepts	40
Tabelle 2: Priorisieren der Maßnahmen	61

ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Itzehoe liegt im Kreis Steinburg, hat rd. 31.000 Einwohner¹ und ist landesplanerisch als Mittelzentrum eingestuft. Die Funktion als Zentrum kulturellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens erfüllt die Stadt angesichts von Leerständen im Einzelhandel und stagnierenden bzw. zurückgehenden Bevölkerungszahlen² des Kreises nur noch eingeschränkt und weist teilweise strukturelle sowie städtebauliche Defizite auf. Aus diesem Grund bewarb sich die Stadt um die Aufnahme in das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, in das sie im Dezember 2014 aufgenommen wurde.

Im August 2015 wurde mit der Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK) begonnen, aus der das Erfordernis für eine vertiefende Untersuchung der verkehrlichen Situation sowie des Einzelhandels im innerstädtischen Bereich resultierte. Grundlagen für das vorliegende Konzept bilden u.a. die Aussagen des Masterplans Verkehr (2011) sowie des Masterplans Fahrradverkehr (2015). Ziel des Innenstadtverkehrskonzeptes ist es, auf Basis der vorhandenen Datengrundlagen und eigenen Erhebungen sowie Analysen, ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept in enger Verzahnung mit dem zu erarbeitenden Einzelhandelskonzept zu entwerfen.

1.1 Herangehensweise

Die grundlegende Bestandsanalyse erfolgt durch die Sichtung des bereits vorliegenden Materials (z.B. Masterplan Verkehr 2011, Masterplan Fahrradverkehr 2015) und eigene Erhebungen sowie Beobachtungen vor Ort. Diese Ergebnisse werden um das Instrument der Onlinebeteiligung ergänzt, um Probleme und Anforderungen sowie Wünsche und Ziele der Verkehrsteilnehmer/innen von Itzehoe und Umgebung auf direktem Wege kennenzulernen.

Im Arbeitsteil „Handlungs- und Maßnahmenkonzept“ werden die zentralen Fragestellungen bearbeitet und ferner Lösungsideen für einzelne sektorale Probleme, ggf. auch verkehrsträgerübergreifend, entwickelt. Zuletzt werden hieraus Schwerpunktmaßnahmen definiert, die in einem konzeptionellen Maßstab dargestellt werden.

¹ Statistikamt Nord (2015): Einwohnerentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins. Endgültige Ergebnisse zum 31.12.2014 auf Basis des Zensus 2011. Korrektur: Herausgegeben am 30.11.2015. Stand: 31.12.2013

² ebd.



Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise

1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über den innerstädtischen Bereich der Stadt Itzehoe und wird im Westen von der Bahntrasse begrenzt (s. Abbildung 2). Der ursprüngliche Untersuchungsraum von 28 ha wurde im Zuge der Bearbeitung des IEK um das unmittelbare an den Bahnhof angrenzende Gebiet ergänzt.

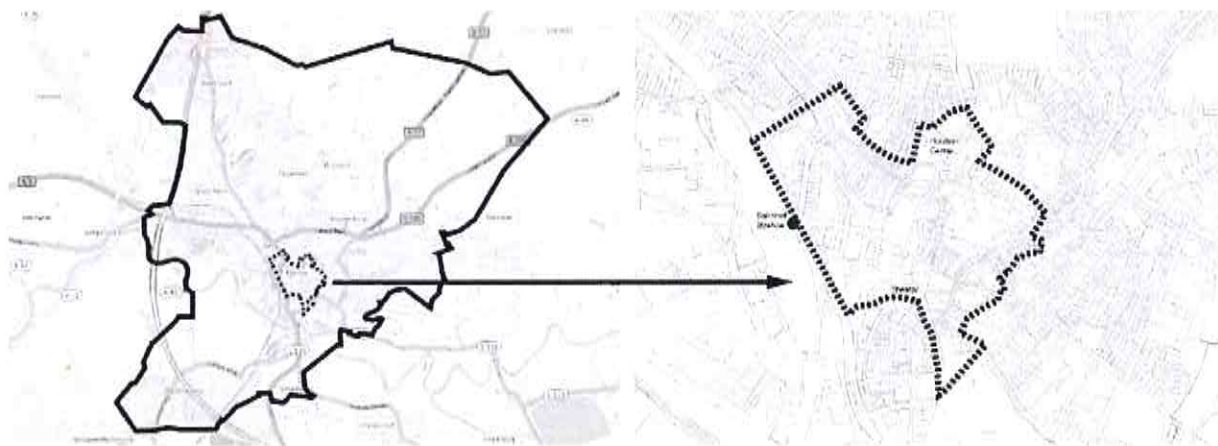


Abbildung 2: Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets in Itzehoe (rechts)³

2 AUSGANGSBEDINGUNGEN

Die Siedlungsstruktur von Itzehoe zeichnet sich im Wesentlichen durch die Besiedlung auf zwei Hauptachsen aus, die in einer maximalen Entfernung von 5 km zur Innenstadtzone und damit in einem per Fahrrad gut erreichbaren Einzugsbereich liegen⁴. Der Nordosten und ein Teil des südwestlichen Stadtgebiets sind von Grün- und Agrarflächen geprägt. Die gewerblichen Flächen liegen im Gemeinderaum verteilt, jeweils in direkter Nachbarschaft zu den Wohngebieten. Der Hauptgeschäftsbe-

³ Kartengrundlage: Openstreetmap

⁴ Masterplan Verkehr (2011)

reich weist eine Verdichtung verschiedener Einzelhandelsbetriebe, öffentlicher und privater Dienstleistungen auf (s. Abbildung 3).

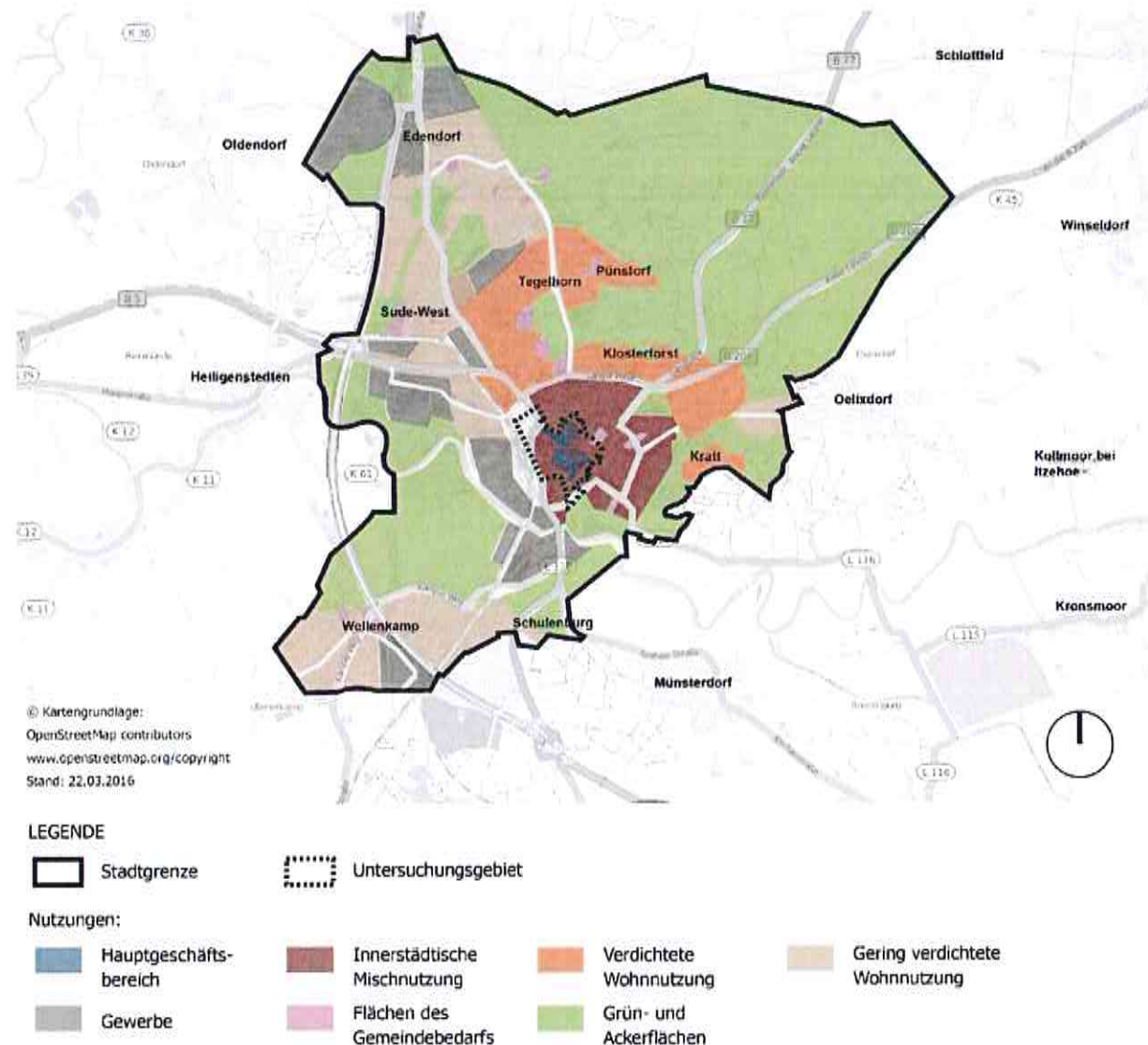


Abbildung 3: Nutzungsstruktur von Itzehoe

Aus der Siedlungsstruktur Itzehoes und des Umlandes lassen sich die Quell- und Zielorte des Verkehrs ablesen (s. Abbildung 4). Quellorte stellen die Wohngebiete dar, zu den Zielorten zählen beispielsweise Orte des Einkaufens, Arbeitens oder Erholens. Diese Analyse lässt Rückschlüsse auf die relevanten Hauptzu- und -abflüsse des Verkehrs und damit auf wichtige Verkehrsachsen zu. Dem innerstädtischen Bereich kommt dabei eine besonders hohe Bedeutung zu. Die Hauptquellorte liegen insbesondere im umliegenden Bereich der Innenstadt sowie im Norden und Süden des Gebiets.

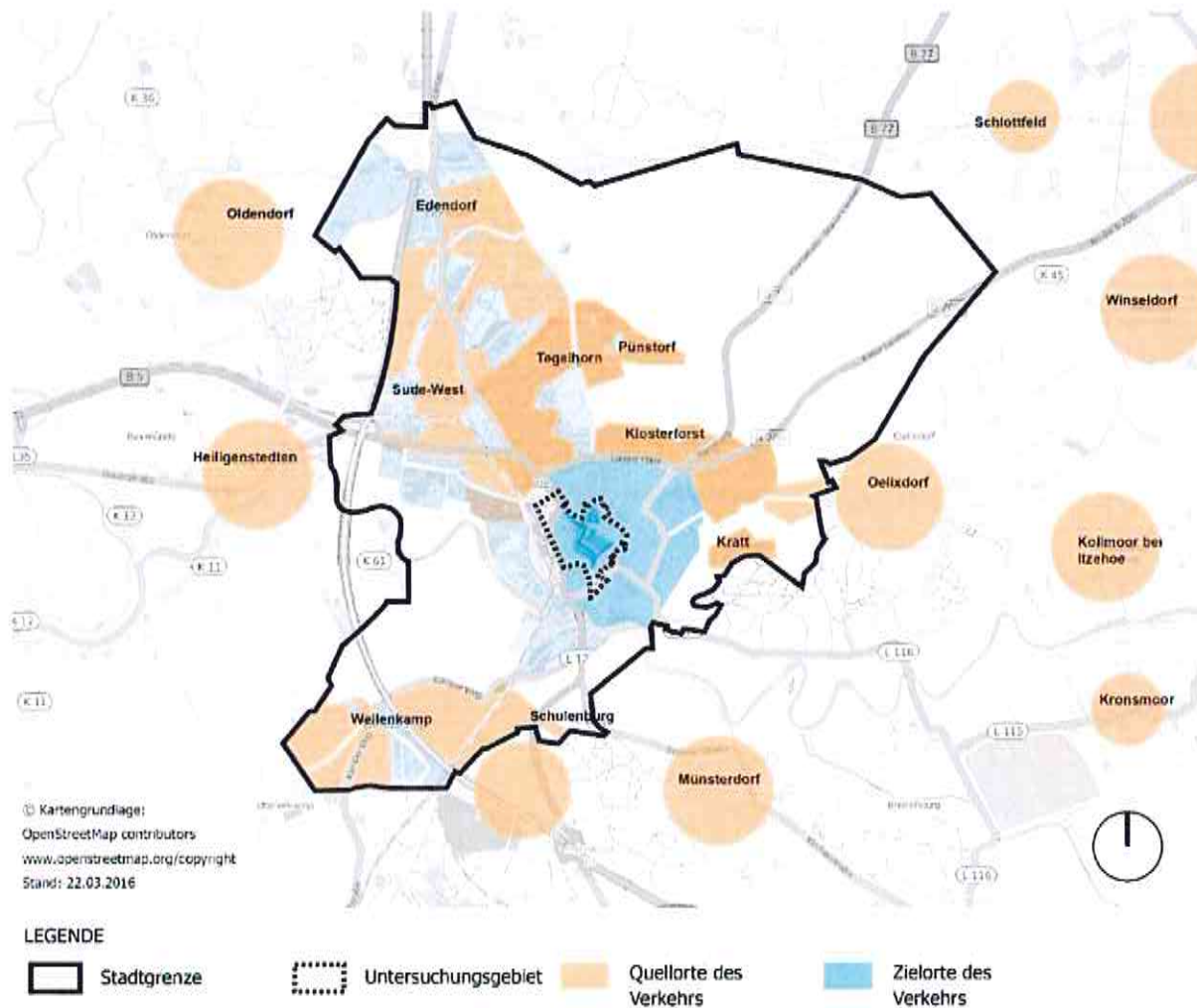


Abbildung 4: Quell- und Zielorte des Verkehrs

2.1 Kfz-Verkehr

Die umliegenden Ortschaften Itzehoes sind schwerpunktmäßig über mehrere Bundes- und Landesstraßen sowie die Bundesautobahn A23 an Itzehoe angebunden. Die am stärksten befahrenen Straßen im Planungsraum sind die Adenauerallee/Bahnhofstraße (B77) westlich sowie die Schuhmacherallee südlich der Innenstadt. Die östlichen Verbindungsstraßen (z.B. Brunnenstraße oder Sandberg) spielen eine vergleichsweise untergeordnete Rolle (s. Abbildung 5 und Abbildung 6) s.

s Verkehrsmengenerhebung im Masterplan Verkehr (2011)

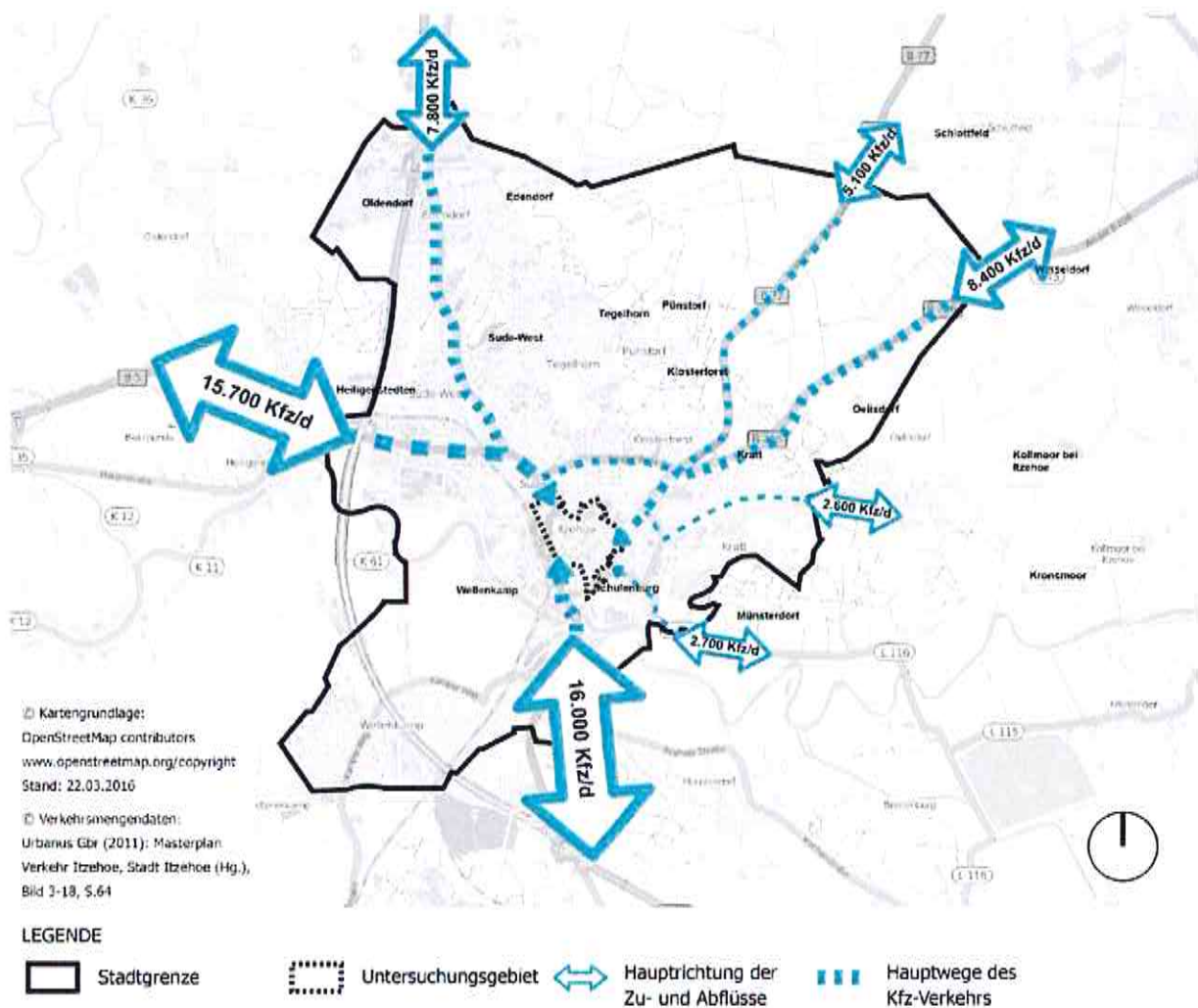


Abbildung 5: Verkehrsmengen Hauptverkehrsachsen

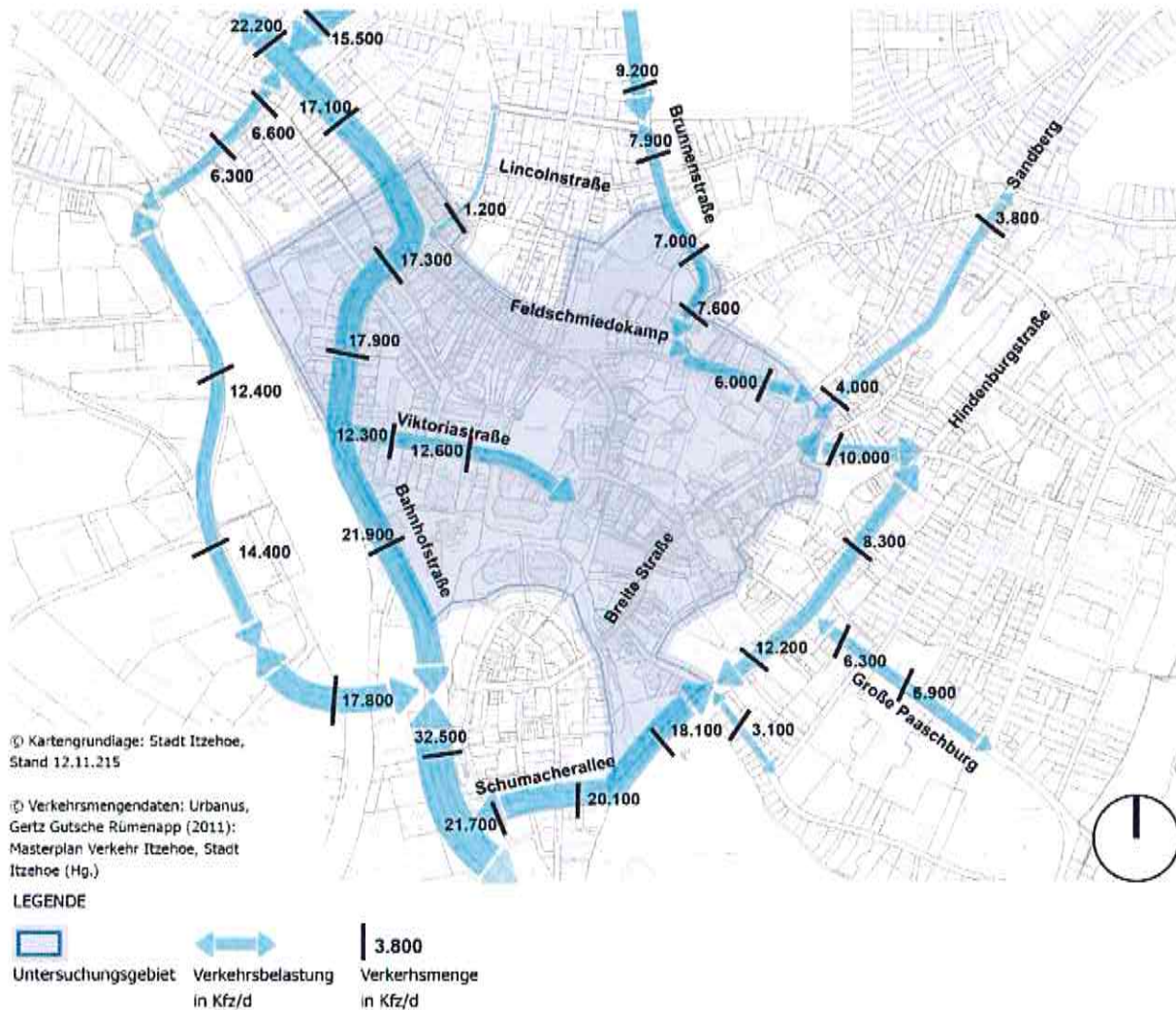


Abbildung 6: Verkehrsmengen Innenstadt

Eine grobe Klassifizierung des Straßennetzes basierend auf den Verkehrsmengen und ihren Netzfunktionen, kann Abbildung 7 entnommen werden. Die Hauptverkehrsstraßen B77 (Adenauerallee) und Schuhmacherallee tangieren und umschließen den innerstädtischen Bereich. Beide Straßen weisen durch ihre hohe Verkehrsbelastung eine starke Trennwirkung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt (B77) sowie zwischen den Malzmüllerwiesen und der Innenstadt (Schuhmacherallee) auf. Ein Netz aus Sammel- und Erschließungsstraßen durchzieht den Kernbereich. Im Zentrum befinden sich die Fußgängerzone sowie zwei verkehrsberuhigte Bereiche, wobei letztere nachträglich für den Kfz-Verkehr geöffnet wurden.

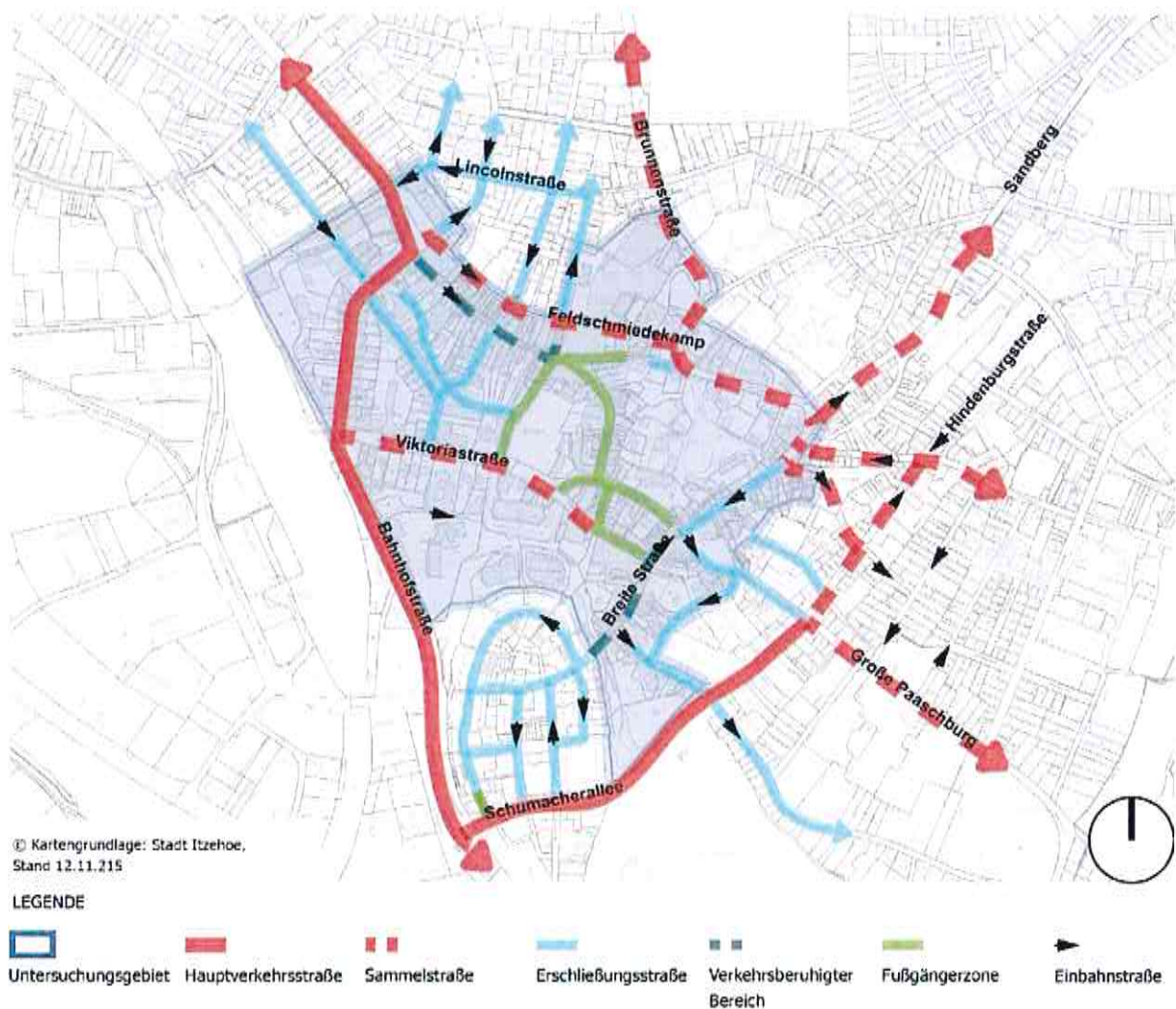


Abbildung 7: Straßenkategorien

2.2 Ruhender Verkehr

Das zur Verfügung stehende Parkraumangebot verteilt sich bei einer etwas höheren Parkraumdichte im südlichen Bereich relativ dispers im Raum (s. Abbildung 8). Insgesamt stehen den Innenstadtbesucher/innen über 1.100 oberirdische Parkplätze und weitere Möglichkeiten in den Parkhäusern am Bahnhof, am Holsteincenter sowie am ZOB im zentralen Bereich zur Verfügung. Von der Fußgängerzone ausgehend sind rd. 130 oberirdische Parkplätze in einer Entfernung von rd. 300 m zu erreichen. Auffällig bei der Betrachtung des ruhenden Verkehrs ist, dass die Parkplätze unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen unterliegen.

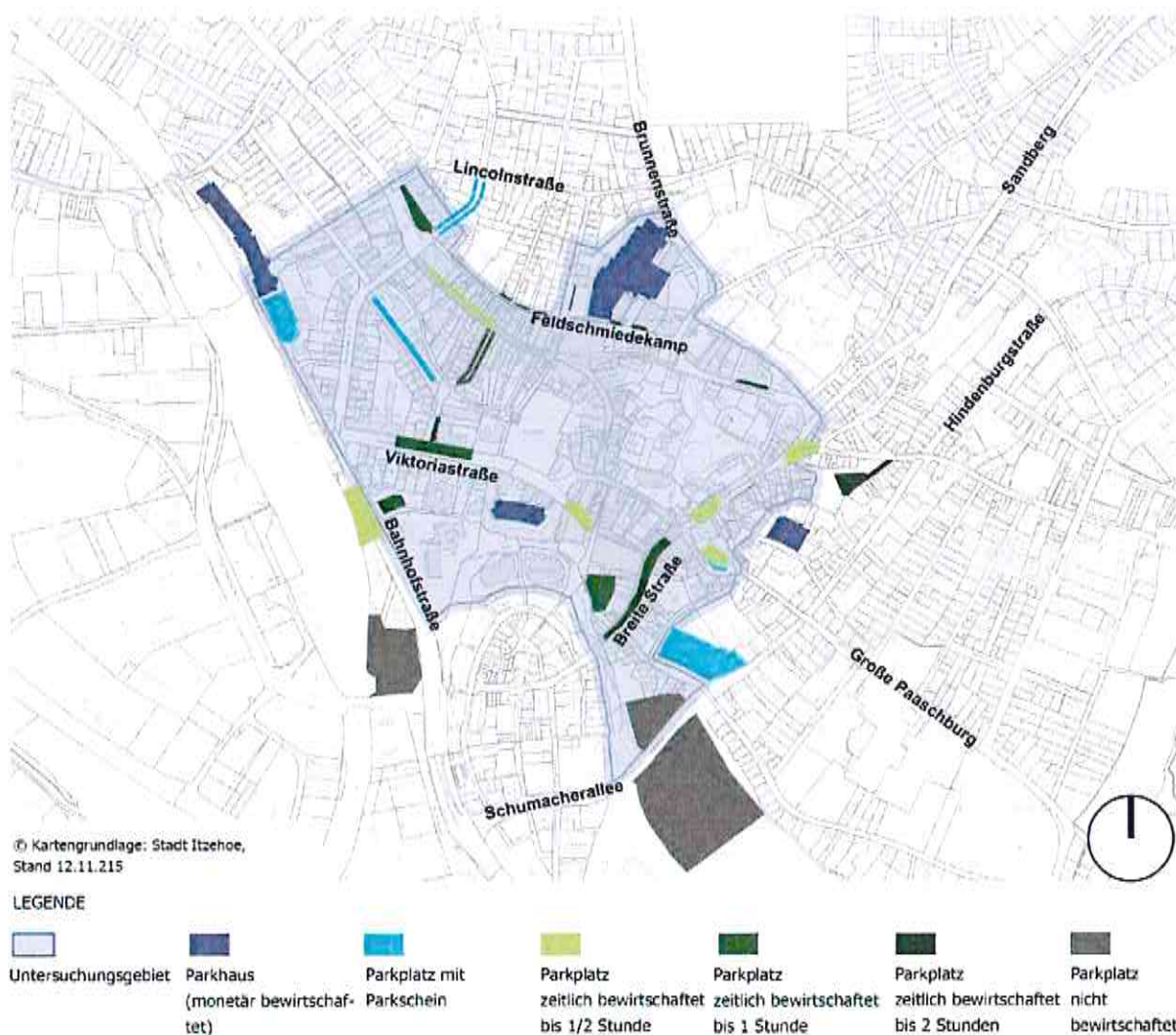


Abbildung 8: Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs

Ergänzend zu den Erhebungen im Masterplan Verkehr (2011) wurden von ARGUS drei stichprobenhafte Parkraumerhebungen (Werktag Vormittag, Werktag Nachmittag, Samstagnachmittag) durchgeführt. Nicht Teil der Erhebung waren die Parkplätze in der Karlstraße, der Poststraße, der Timm-Kröger-Straße sowie die Parkhäuser (s. Abbildung 9). Die Erhebungen zeigen, dass insbesondere die Parkplätze Kapazitätsengpässe aufweisen, die nahe an der Fußgängerzone und innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche liegen (z.B. Parkplätze 1 bis 4 in der Feldschmiede oder 10 bis 12 im Bereich der Viktoriastraße, s. Abbildung 9). Im Gegensatz hierzu sind die vorhandenen Parkhäuser und die Parkplätze in größerer Entfernung (z.B. Parkplatz 23 an den Malzmüllerwiesen, s. Abbildung 9) zur Innenstadt teilweise unterdurchschnittlich ausgelastet (s. Abbildung 9 bis Abbildung 12). Obwohl die Auslastung der Parkhäuser nicht quantitativ erhoben wurde, fiel bei Ortsbegehungen auf, dass diese im Vergleich zu oberirdischen Parkplatzanlagen gering ausgelastet sind. Bezogen auf das gesamte Parkraumangebot sind die innenstadtnahen Parkplätze zu keiner der Erhebungstage vollständig ausgelastet

gewesen. Die permanente Existenz von Parkraumreserven wurde auch im Zuge der Erhebungen zum Masterplan Verkehr festgestellt.

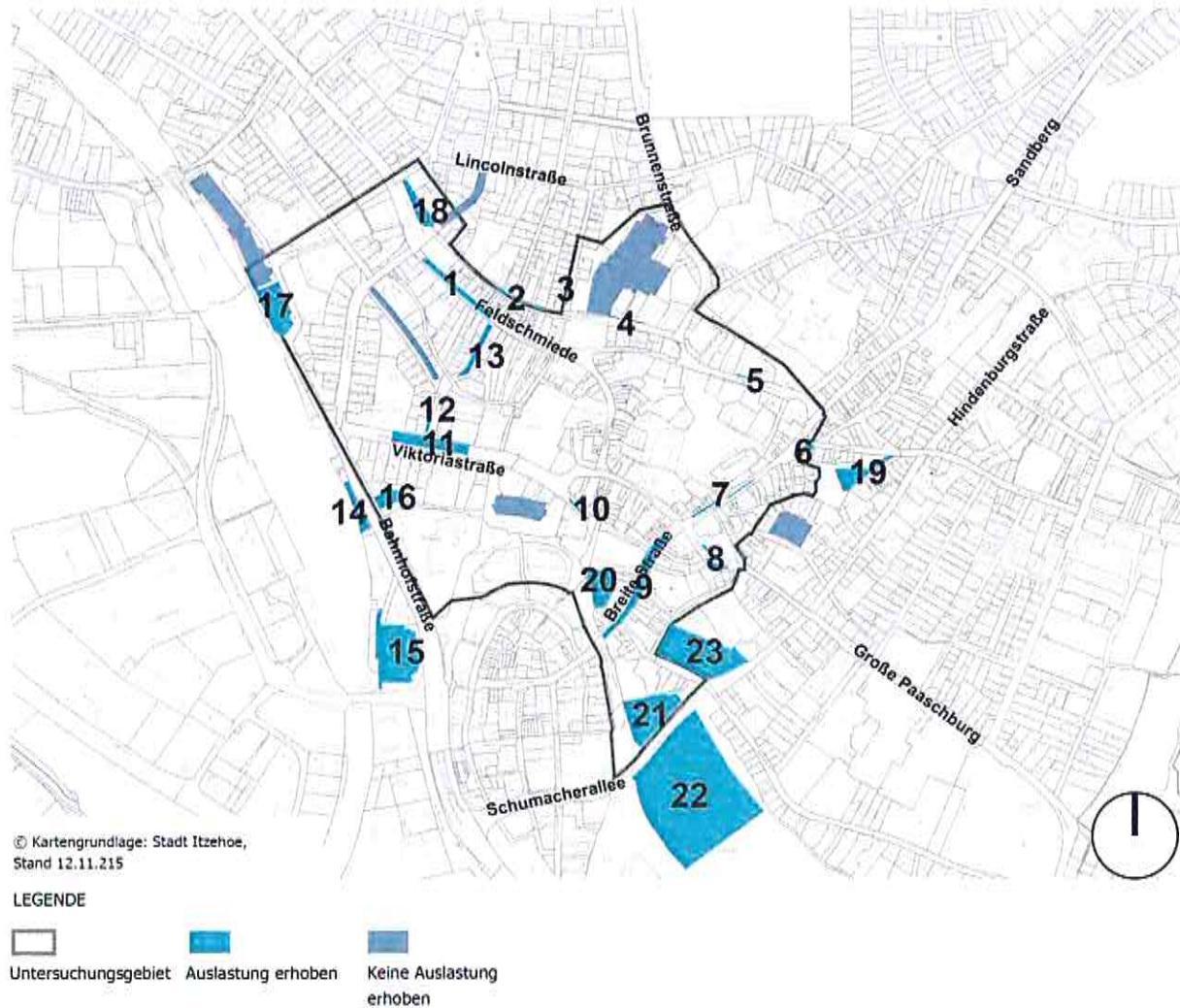


Abbildung 9: Verortung der Parkplätze

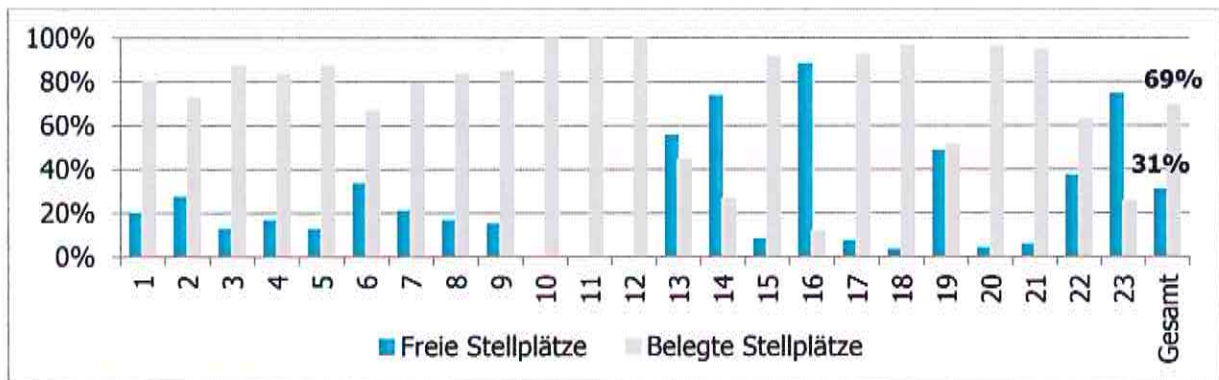


Abbildung 10: Parkraumauslastung am 23.2.2016 (Werktag) zwischen 10 und 12 Uhr

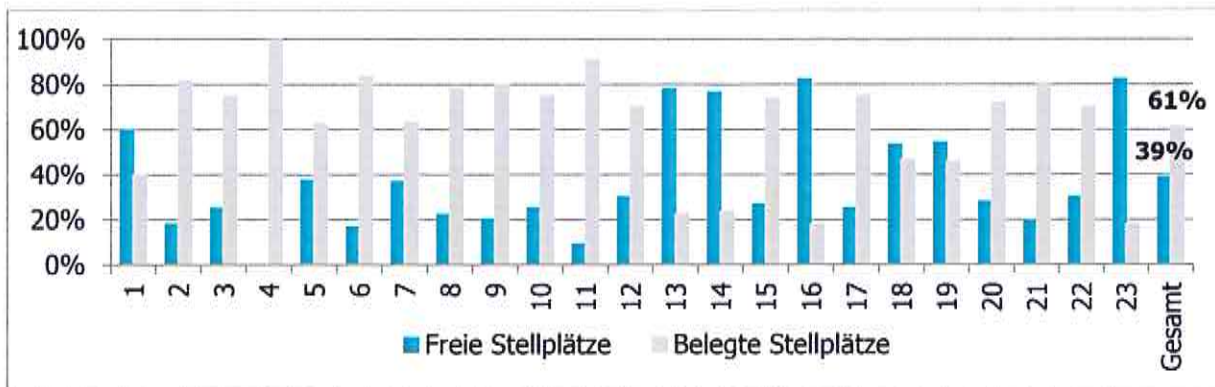


Abbildung 11: Parkraumauslastung am 23.2.2016 (Werktag) zwischen 15:30 und 17:00 Uhr

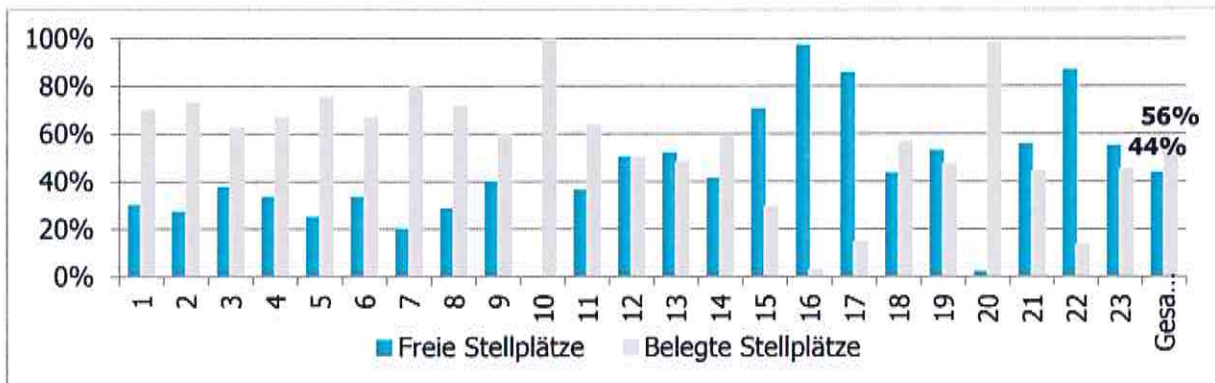


Abbildung 12: Parkraumauslastung am 26.2.2016 (Samstag) zwischen 15:30 und 17:00 Uhr

Das quantitative Parkraumangebot wird insgesamt als ausreichend betrachtet. In qualitativer Hinsicht besteht bei einigen Parkplätzen Verbesserungsbedarf, da beispielsweise Markierungen abgenutzt sind oder die Qualität des Belags modernisierungsbedürftig ist. Auch sind die Informationen über freie Kapazitäten sowie die Lage und Auffindbarkeit einzelner Parkraumangebote und deren Anbindung an das Fußwegsystem innerhalb der Innenstadt zu hinterfragen. Ferner wirft die Bewirtschaftung bzw. deren fehlende Systematik Fragen auf.



Abbildung 13: Beispiele für Parkplätze mit ggf. Verbesserungsbedarf in Itzehoe

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Stadt Itzehoe ist über den Haltepunkt am Bahnhof an den regionalen und überregionalen Nah- und Fernverkehr angebunden und verfügt über mehrere Bushaltestellen, die die Innenstadt und die Randbereiche Itzehoes miteinander verbinden. Das städtische Gebiet ist fast vollständig über das Bus-system erschlossen. Die Betrachtung der Taktung und die Analyse der Innenstadterreichbarkeit (Isochronen) zeigen, dass die Wohngebiete Itzehoes recht gut mit der Innenstadt verbunden sind (s. Abbildung 14 und Abbildung 15).

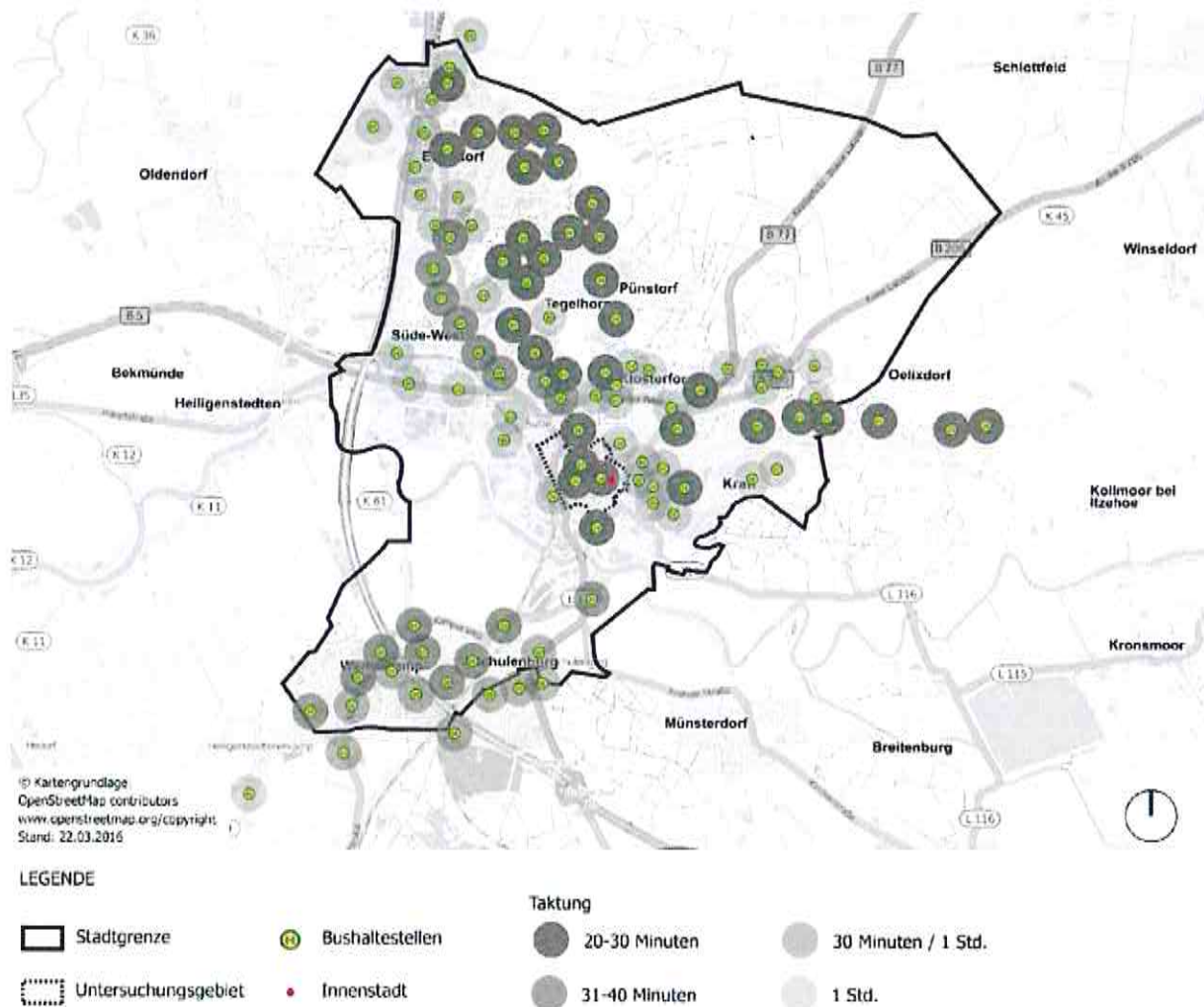


Abbildung 14: Taktung der Buslinien in Itzehoe

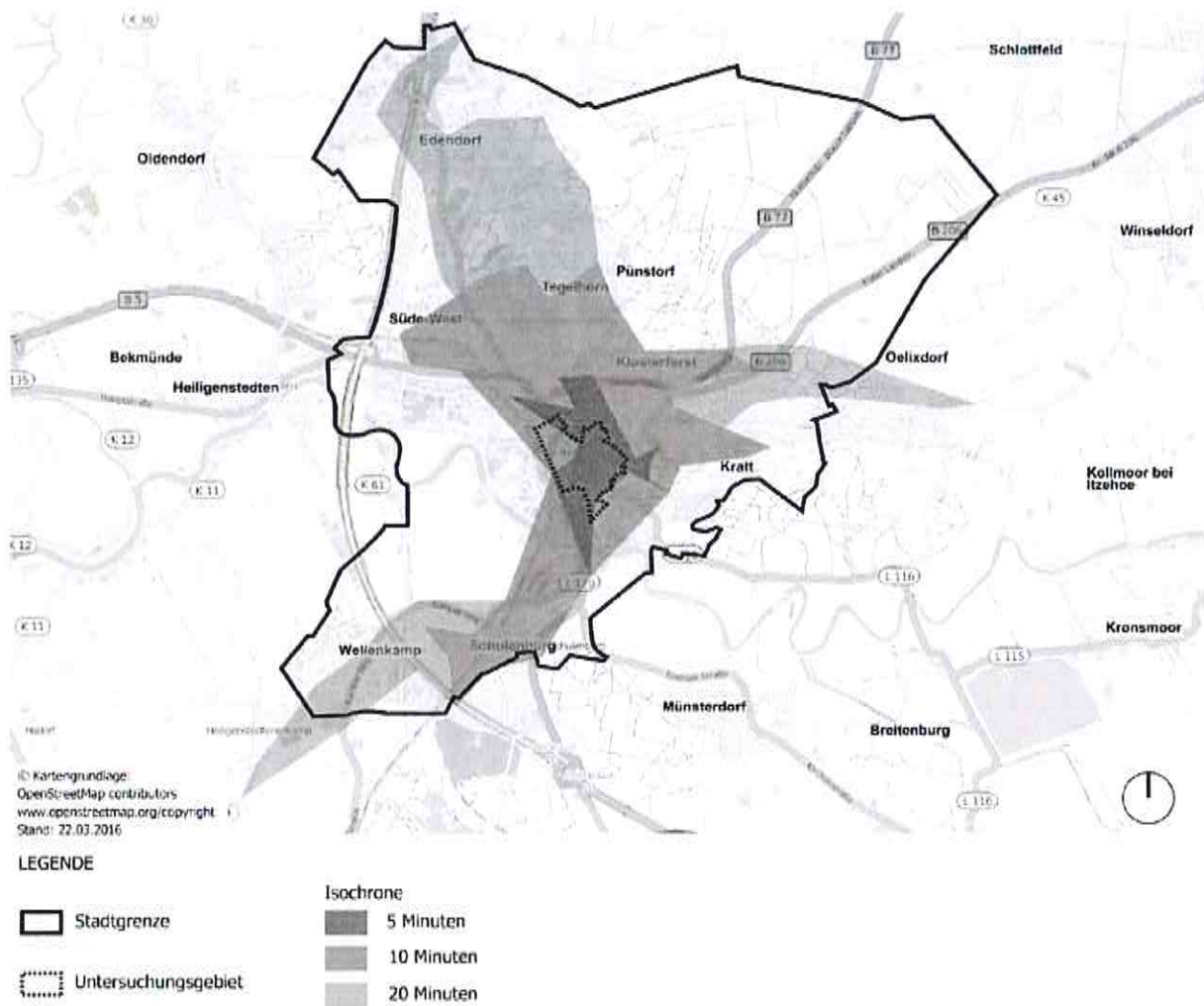


Abbildung 15: Innenstadterreichbarkeit über den ÖPNV

2.4 Radverkehr

Die topografischen und siedlungsstrukturellen Voraussetzungen für die Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad sind in Itzehoe als gut anzusehen. Durch die kompakte Siedlungsstruktur liegen die Wohngebiete Itzehoes in einer maximalen Entfernung von 5 km⁶ zum Untersuchungsraum und die Topografie zeichnet sich durch nur moderate Höhenunterschiede aus, was gute Grundvoraussetzungen für die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad darstellt.

Im Masterplan Fahrradverkehr (2015) wurde ein dichtes Netz an Haupttrouten für den Radverkehr sowie Alternativstrecken und Innenstadtrouten mit dem Ziel erarbeitet, den Anteil der Fahrradnutzung bis 2025 auf 20% zu steigern sowie die Akzeptanz für das Verkehrsmittel zu erhöhen. Das Konzept

⁶ Masterplan Verkehr 2011: Das Stadtzentrum ist von fast allen Stadtgebieten in maximal 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

weist eine sternförmige Struktur auf, die an die Randbereiche des Untersuchungsraumes reichen (s. Abbildung 16). Die innerstädtischen Velorouten aus dem Masterplan Fahrradverkehr (2015) sind Abbildung 17 zu entnehmen.

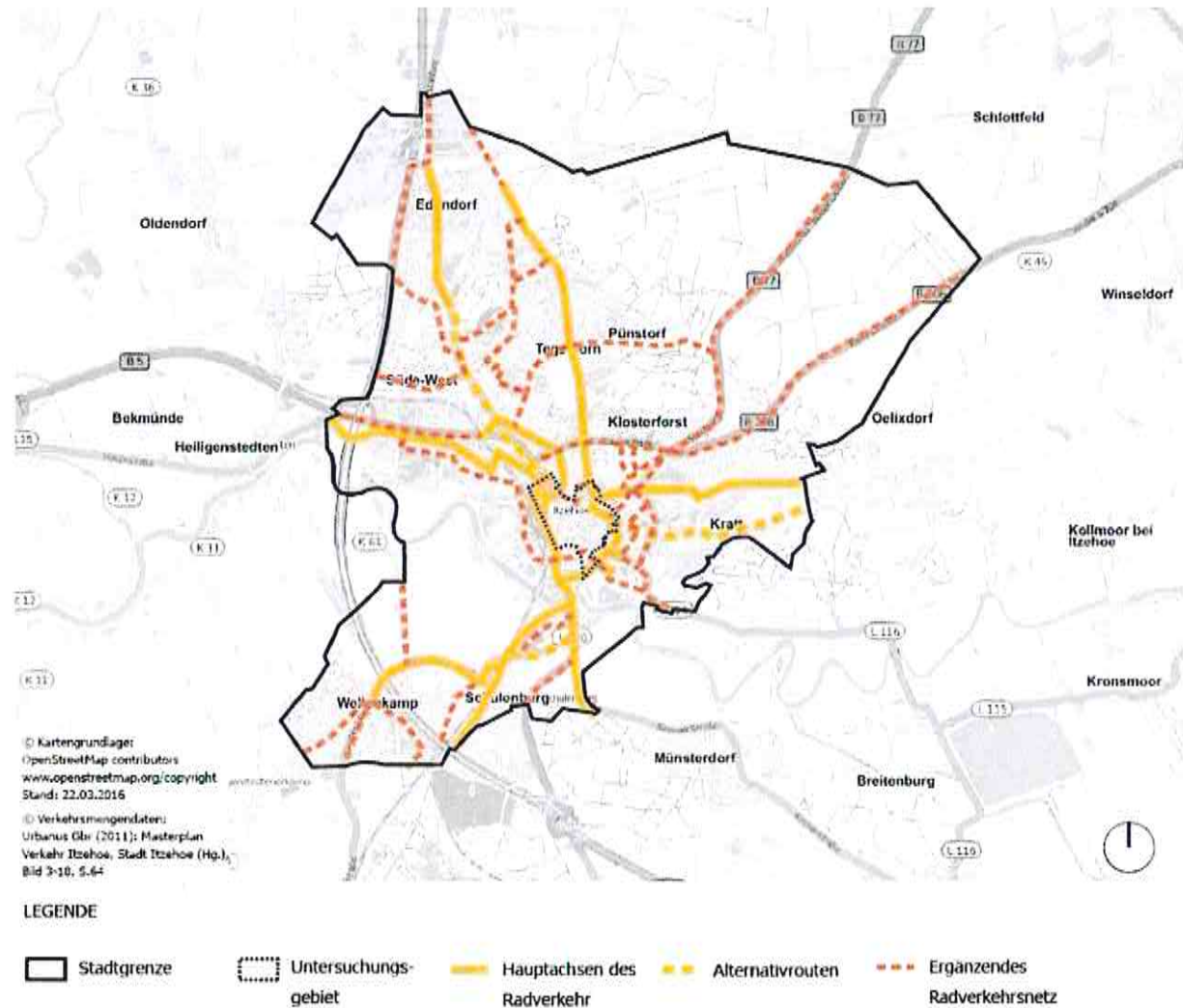


Abbildung 16: Radverkehrsnetz Masterplan Fahrradverkehr

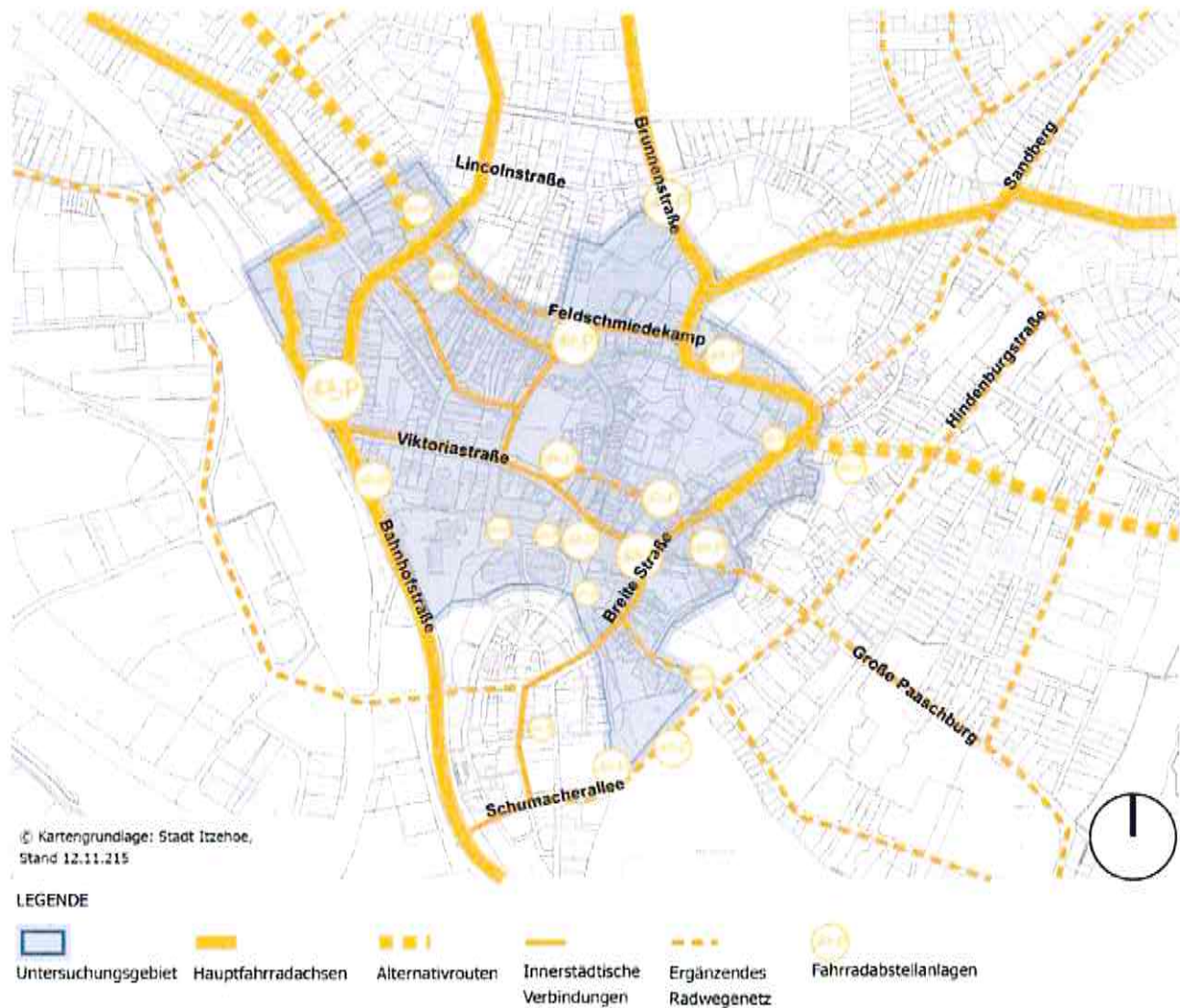


Abbildung 17: Radverkehrsnetz Innere Stadtebene

Teilweise werden auf den Hauptachsen des Radverkehrs die Minimalstandards für den Radverkehr unterschritten. Zudem wird der Radverkehr in Itzehoe größtenteils auf den Nebenflächen auf teilweise sehr schmalen Radwegen geführt (s. Abbildung 18), was zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sowie Radverkehr und abbiegenden Kfz führen kann.



Abbildung 18: Beispiele für Radwege auf dem Gehweg an der Bahnhofstr. (li.) und der Brunnenstr. (re.)

Im Masterplan Fahrradverkehr (2015) wurden die Radverkehrsstärken an ausgewählten Punkten erhoben. Besonders hoch ist die Belastung an der B206 nördlich des Dithmarscher Platzes (Lindenstraße), an der Schuhmacheralle, der Viktoriastraße sowie der Großen Paaschburg. Verglichen mit der Kfz-Belegung sind die Anteile des Radverkehrs an der Großen Paaschburg (10% der Kfz-Belegung; 6.300 Kfz/d und 630 Räder/d) sowie an der Lindenstraße (9% der Kfz-Belegung; 17.100 Kfz/d und 1.490 Räder/d) am höchsten⁷.

⁷ Masterplan Fahrradverkehr (2015)

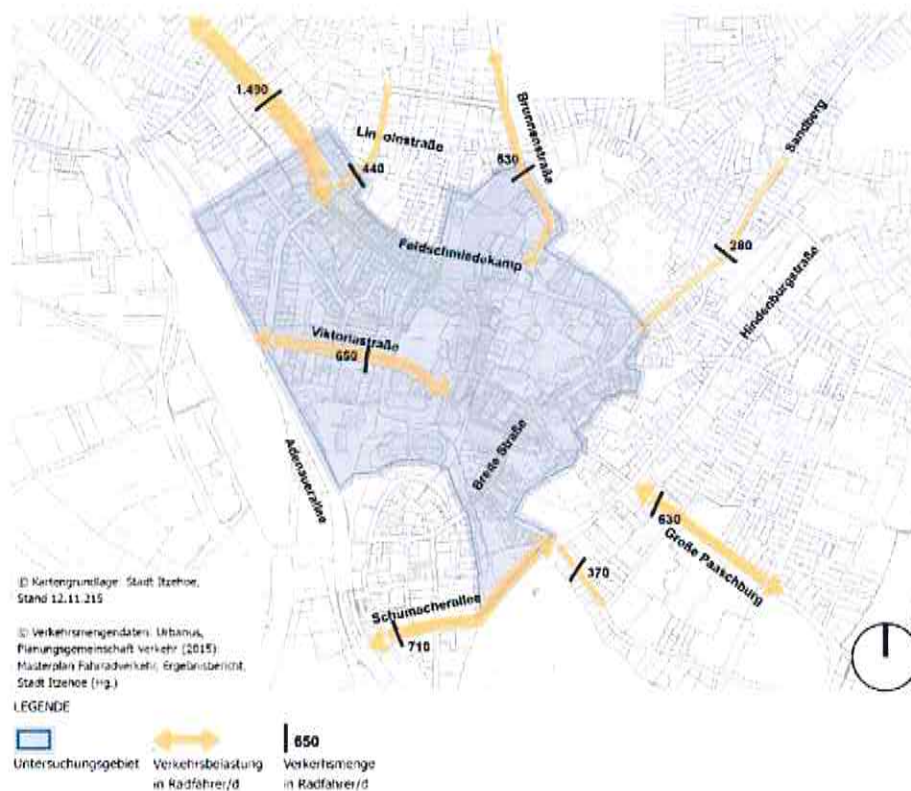


Abbildung 19: Radverkehrsmengen aus dem Masterplan Fahrradverkehr (2015)

Die Anzahl und Positionierung der Abstellanlagen (s. Abbildung 17) sind im Innenstadtgebiet als ausreichend zu bewerten. Im zentralen Bereich, insbesondere zwischen Theater und Kirchenstraße, gibt es eine Vielzahl an Fahrradbügeln. Am Bahnhof befindet sich eine abschließbare Fahrradgarage, diese ist allerdings kostenpflichtig. Mit Ausnahme der Fahrradgarage am Bahnhof, sind keine Abstellmöglichkeiten mit Witterungsschutz vorhanden.

2.5 Fußverkehr

Die Innenstadt von Itzehoe verfügt über eine ausgedehnte Fußgängerzone, die durch eine einheitliche und relativ neuwertige Pflasterung einen hohen Wiedererkennungswert aufweist (s. Abbildung 20). Die Lage fußgängerintensiver Nutzungen wie Einzelhandelseinrichtungen und Gastronomie- sowie Versorgungsbetriebe erstreckt sich insbesondere auf die Fußgängerzone sowie den verkehrsberuhigten Bereich der Feldschmiede und der Breiten Straße (s. Abbildung 21). Die Innenstadt weist damit eine hohe Verdichtung von Einzelhandelsbetrieben und privaten oder öffentlichen Dienstleistern auf.



Abbildung 20: Einheitliche Pflasterung in der Innenstadt, Fußgängerzone Kirchenstraße

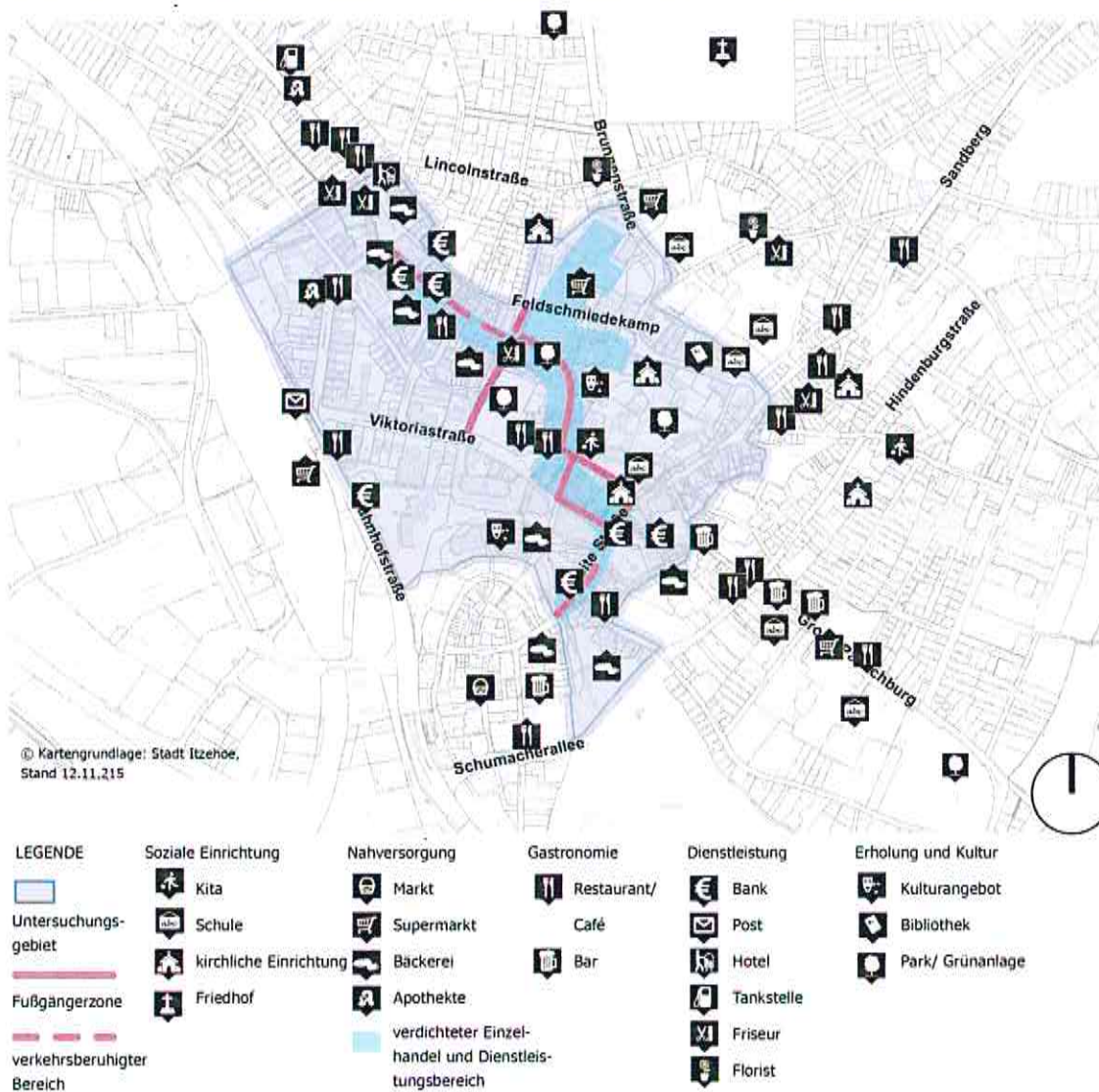


Abbildung 21: Nutzungen im innerstädtischen Bereich

Wichtiger Bestandteil für das Erleben des Innenstadtbereichs sind die vorhandenen Stadtplätze und Parks (s. Abbildung 22).

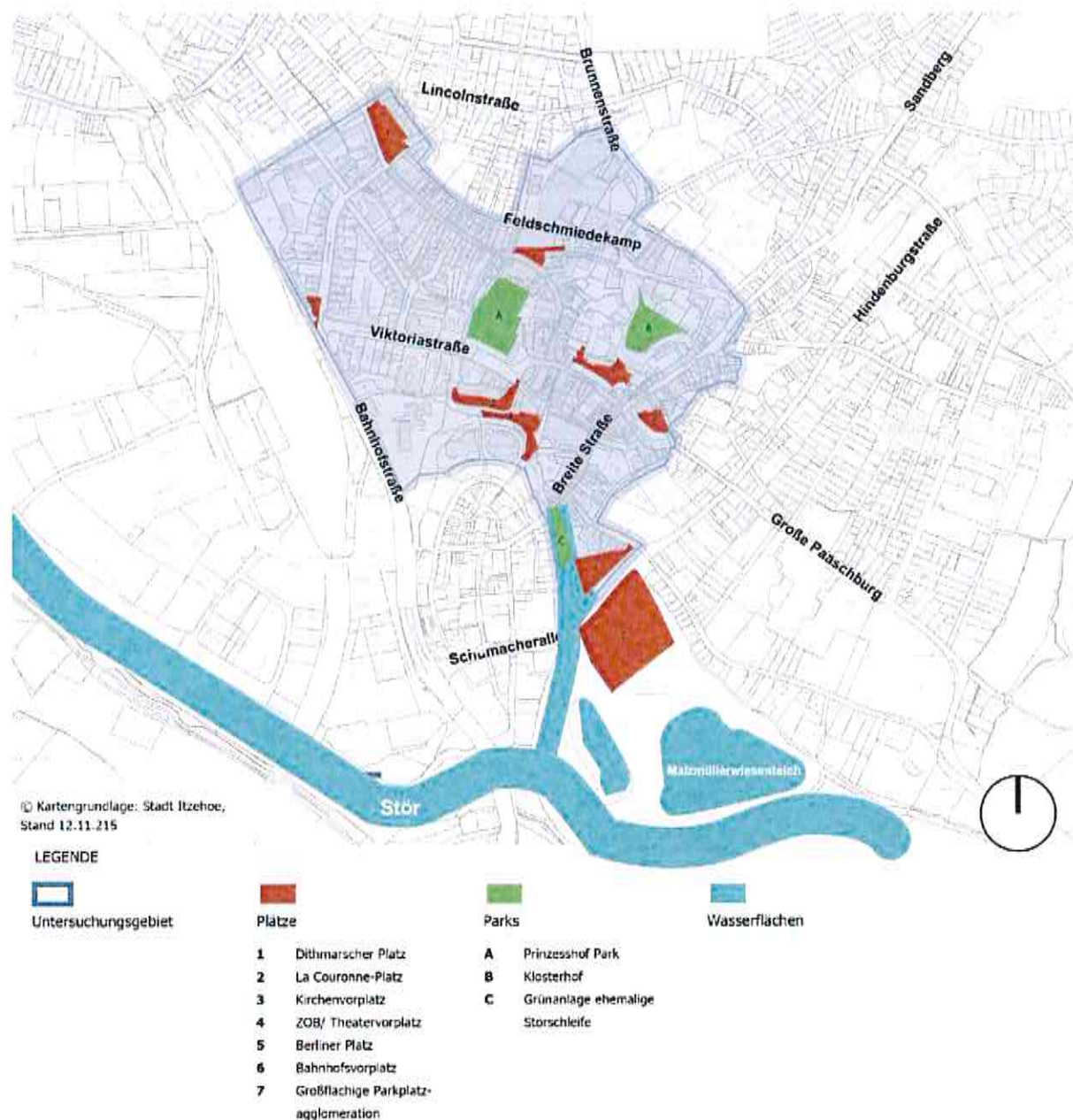


Abbildung 22: Verortung der Plätze und Erholungsräume

Die Bereitschaft, längere Wege auf sich zu nehmen steigt, wenn die fußläufigen Verbindungen attraktiv und vielseitig gestaltet sind. Durch eine ansprechende Verknüpfung von Zielpunkten, wie beispielsweise der Weg von einem Parkplatz zum Innenstadtkern, bietet sich die Möglichkeit, den Fußverkehr zu fördern und die Besucher/innen der Innenstadt in ihrem Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Es sind viele Platzräume vorhanden, die teilweise städtebauliche Defizite aufweisen (z.B. Theaterplatz) oder nicht in die Hauptfußwegeverbindungen integriert sind (z.B. Klosterhof, alter Störmarm).

Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass durch ein- und ausparkende Pkw in den verkehrsberuhigten Bereichen Störungen des Fußverkehrs auftreten. Ein weiteres Defizit ist die fehlende, intuitive Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt, da keine wahrnehmbare Eingangssituation in den innerstädtischen Bereich vorhanden ist.



Abbildung 23: Blick vom Bahnhof in die Viktoriastraße (li.) und parkende Autos in der Breiten Straße (re.)

Trotz einiger sichtbarer stadträumlicher Qualitäten, sind Orientierung, Gesamtzusammenhang und Leichtigkeit des Gehens und Flanierens noch zu verbessern.

3 ONLINEBETEILIGUNG

Mit der Onlinebeteiligungsplattform „Verkehr-In-Itzehoe“ bekamen die Bürger/innen Itzehoes die Chance, ihre Erfahrungen und Sichtweisen im Hinblick auf den Innenstadtverkehr zu schildern und Erkenntnisse über die lokalen Verkehrsbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen aus Nutzersicht zu generieren. Aus den über 1.000 Kommentaren konnten u.a. räumliche und thematische Schwerpunkte herausgefiltert werden, die auf eine besondere Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen hindeuten.

Die Onlinebeteiligung startete am 02.03.2016 und blieb bis zum 24.03.2016 für die Bürger/innen Itzehoes sowie die Besucher/innen der Stadt für positive und negative Kommentare offen. Es bestand die Möglichkeit, die Erreichbarkeit, das Fortbewegen sowie Defizite der Innenstadt aus Sicht verschiedener Verkehrsteilnehmer (Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß) zu kommentieren. Die Verteilung der Kommentare aus Sicht der jeweiligen Verkehrsteilnehmer ist Abbildung 24 zu entnehmen⁸. Diese Kommentare wur-

⁸ Die Kommentierung des Autoverkehrs erfolgte dabei recht häufig aus Sicht der Nicht-Motorisierten Verkehrsteilnehmer.

den von den Teilnehmer/innen räumlich verortet und konnten verschiedenen Kategorien, wie z.B. „Häufige Konflikte mit Kfz-Verkehr bzw. mit Fuß-/ Radverkehr“, zugeordnet werden.

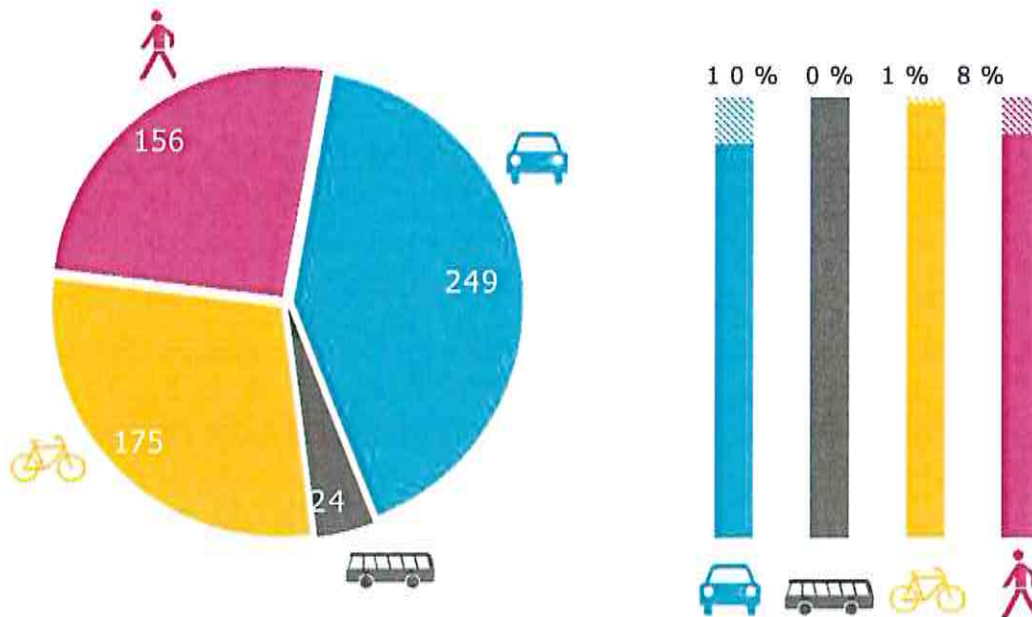
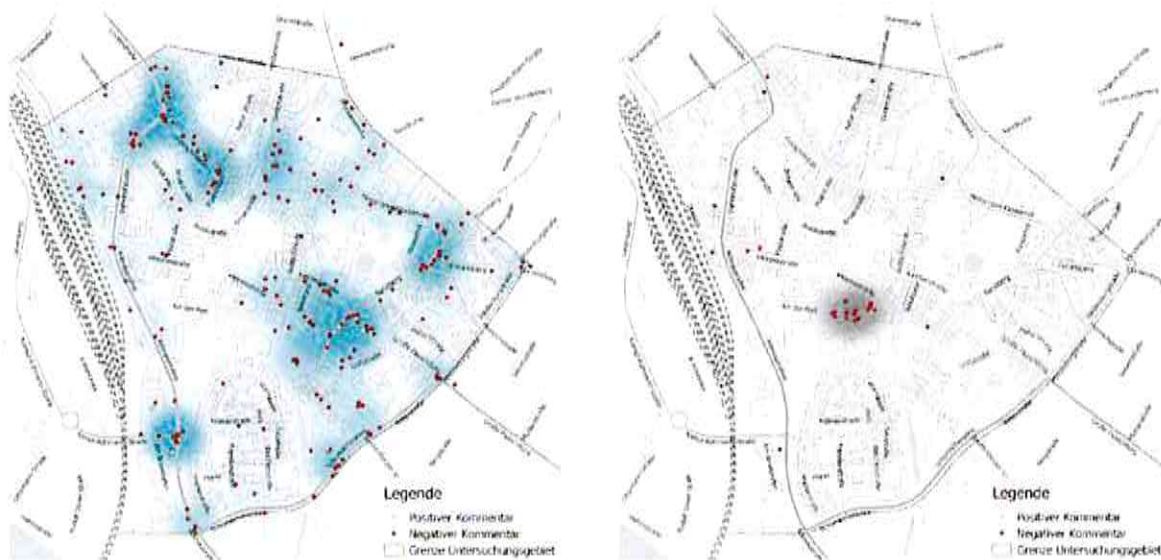


Abbildung 24: Kommentarverteilung der Onlineauswertung auf die Verkehrsarten und Anteile positiver Rückmeldungen

3.1 Räumliche Kommentarverteilung

Durch die Analyse der räumlichen Kommentarverteilung konnten Schwerpunktbereiche der einzelnen Verkehrsarten abgeleitet werden. Die Schwerpunktbereiche sind in Form von „Heatmaps“ dargestellt, bei denen eine hohe Farbdichte der Intensität der Problemwahrnehmung entspricht (s. Abbildung 25).



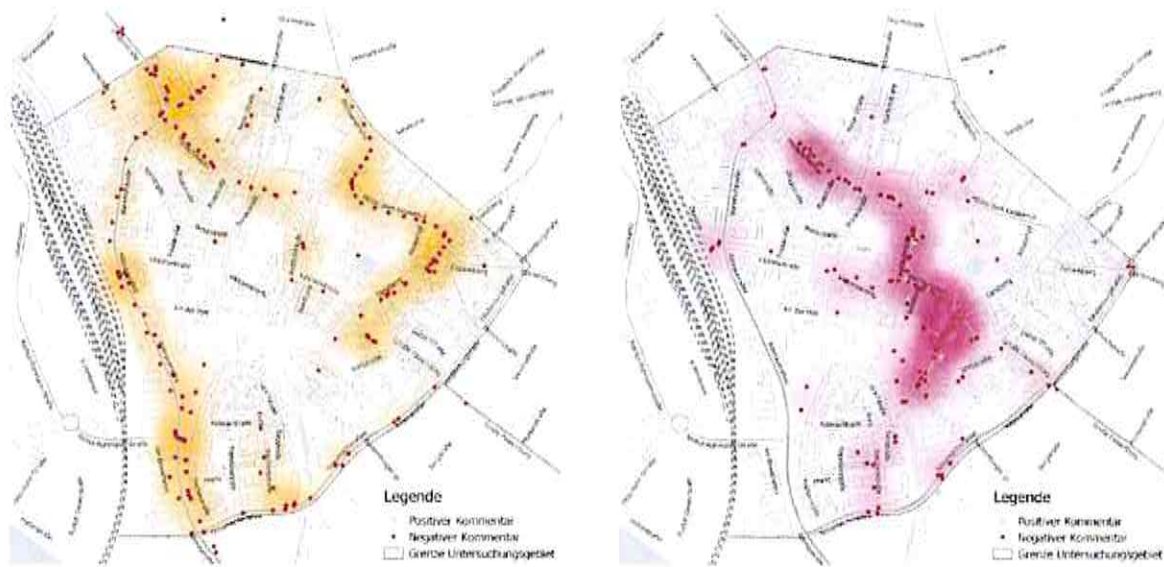


Abbildung 25: Räumliche Kommentarverteilung aus Sicht der Verkehrsteilnehmer
(von links oben nach rechts unten: Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß)

Für den Kfz-Verkehr werden insbesondere die Schwerpunktbereiche am Dithmarscher Platz, an der Kreuzung Konsul-Rühmann-Straße, in den verkehrsberuhigten Bereichen Feldschmiede und Breite Straße sowie am Sandring/ Coriansberg deutlich (s. Abbildung 25). Die am häufigsten genannten Mängeltypen aus Sicht des Kfz-Verkehrs stellten mit über 80 Kommentaren „Häufige Konflikte mit anderem Kfz-Verkehr“, dicht gefolgt von „fehlende, zu teure und/oder unattraktive Parkmöglichkeiten“ (rd. 70 Kommentare) dar.

Die Anzahl der abgegebenen Kommentare aus Sicht des ÖPNV ist mit insgesamt 24 Kommentaren (s. Abbildung 24, S. 26) vergleichsweise am geringsten. Die höchste Kommentardichte wird am ZOB mit dem Mängeltyp „fehlende Informationssysteme“ (rd. 15 Kommentare) erzielt. Dies deutet einerseits darauf hin, dass es zwar Defizite im Bereich des Omnibusbahnhofes gibt, gleichermaßen aufgrund der geringen Anzahl an Kommentaren insgesamt wenig Verbesserungsbedarf am ÖPNV gesehen wird. Dies deckt sich mit den Analyseergebnissen hinsichtlich Taktung und Erschließung des ÖPNV.

Die Analyse der Onlinebeteiligung aus Sicht des Radverkehrs deutet auf Schwerpunktbereiche auf den heutigen Haupttrouten (Masterplan Fahrradverkehr 2015) hin. Die B77 sowie die Brunnenstraße/ Hinter dem Klosterhof/ Sandberg sind besonders betroffen. Der verkehrsberuhigte Bereich Feldschmiede ist aus Sicht der Radfahrer/innen ebenfalls konfliktbehaftet. Als wichtigste Kriterien stellen sich die Kategorien „zu wenig Platz für Radfahrer“ (rd. 90 Kommentare), „Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern“ (Kfz-Verkehr [rd. 90 Kommentare], Fuß- und Radverkehr [rd. 80 Kommentare]) dar. Der Mängeltyp „Oberfläche schadhaft/ uneben“ (rd. 60 Kommentare) wurde ebenfalls relativ häufig benannt.

3.2 Zustandsbewertung und Mobilitätsverhalten

Die Kommentare der Onlinebeteiligung wurden durch eine Abschlussumfrage ergänzt, in der die grundsätzliche Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt sowie persönliches Mobilitätsverhalten abgefragt wurden. Die Auswertung hat ergeben, dass die Bewertung der innerstädtischen Erreichbarkeit als neutral zu bewerten ist. Sich in der Innenstadt zu bewegen, bewerteten die Teilnehmer/innen jedoch negativer (s. Abbildung 27). Dies macht ebenfalls deutlich, dass es im innerstädtischen Bereich Handlungsbedarfe gibt.

Als die am meisten besuchten Zielorte wurden Geschäfte des Einzelhandels, Gastronomiebetriebe und Dienstleister genannt.

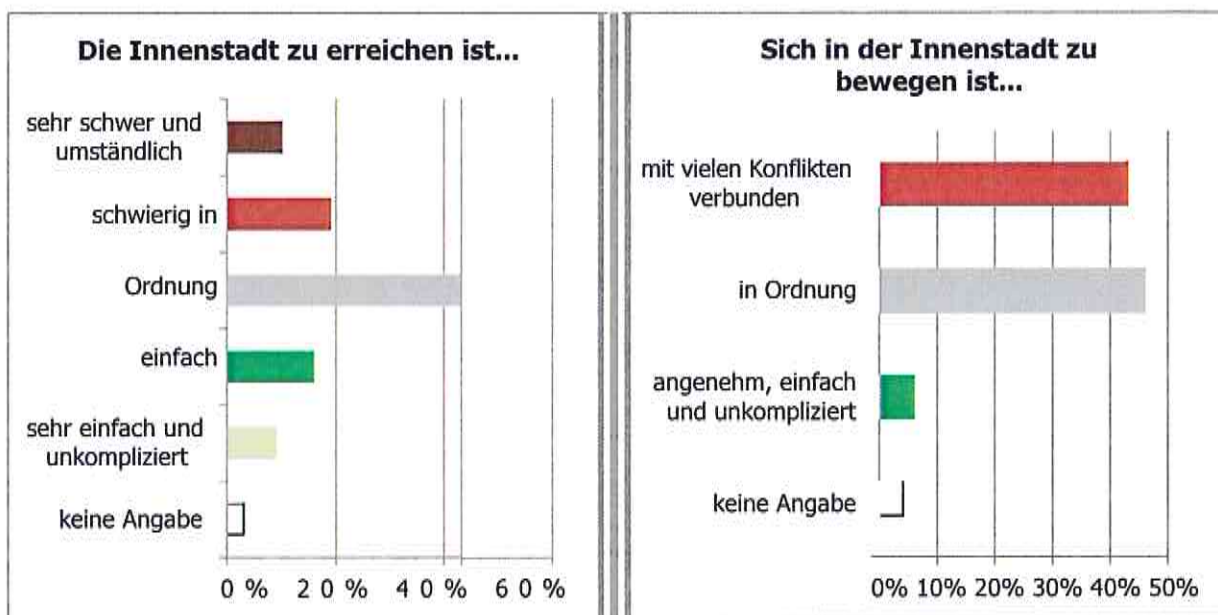


Abbildung 27: Auswertung der Abschlussumfrage

Häufigste Anreiseform in die Innenstadt ist der eigene Pkw mit einem Anteil von rd. 50% (s. Abbildung 28). Daran schließt sich die Anreise zu Fuß und mit dem Rad (jeweils rd. 20%) an. Am wenigsten wird bei der Anreise der ÖPNV genutzt. Innerhalb der Innenstadt bewegen sich die meisten Besucher/innen zu Fuß fort (s. Abbildung 29). Damit ist die Bedeutung des Fußverkehrs als innerstädtisches Fortbewegungsmittel am höchsten. In Verbindung mit der eher negativen Gesamtbewertung der Fortbewegungsmöglichkeiten innerhalb der Innenstadt ergibt sich hier ein deutlicher Hinweis auf den allgemeinen Wunsch nach angenehmen Bedingungen beim Flanieren.



Abbildung 28: Anreise in die Innenstadt (keine Angabe 3%, n = 269)

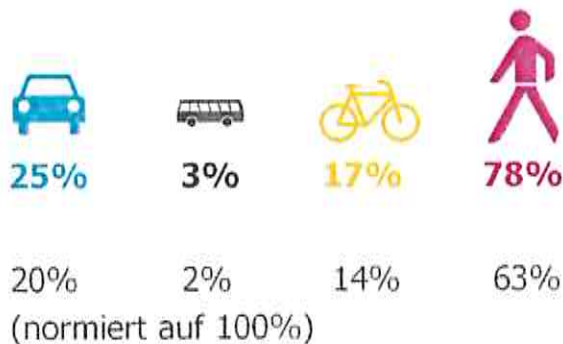


Abbildung 29: Fortbewegung innerhalb der Innenstadt (keine Angabe 3%, n = 269)

4 MAßNAHMENKONZEPT

4.1 Leitgedanken

Die einzelnen Befunde der verschiedenen Analysen weisen Mängel und teilweise Potenziale im Innenstadtkverkehr von Itzehoe auf wie z.B.:

- Unzufriedenheit mit der Fortbewegungsqualität innerhalb der Innenstadt
- Zufriedenstellend bewertete Erreichbarkeit
- Ausreichende Parkraumquantität
- Gründe für die Fokussierung auf die Fußverkehrsqualität
- Existenz einiger ansprechender bzw. potenziell ansprechender Stadträume
- Verschiedenartige funktionale, teilweise verkehrssicherheitsrelevante Defizite, u.a. im Radverkehr
- Fehlender Zusammenhang zwischen Innenstadt und Bahnhof
- Insgesamt recht vorteilhafte Stadtstruktur (tendenziell kurze Wege)

Es ist jedoch auch zu sehen, dass derartige Analysen und Befragungen oft die negativen Aspekte überrepräsentieren und gelungene verkehrliche oder städtebauliche Situationen nicht ausreichend gewürdigt werden.

Unter Berücksichtigung einer möglichst breiten Palette von Aspekten (Sicherheit, Funktionalität, Städtebau, Wahrnehmung des Stadtraums, Ökonomie usw.) wird empfohlen, den verkehrsplanerischen Handlungsschwerpunkt auf die Gestaltung der Innenstadt als Erlebnisraum zu setzen.

Ziel sollte es sein, die Bedingungen dafür zu schaffen, dass der Innenstadtbesuch als positives Gesamterlebnis wahrgenommen wird. Die Verkehrsplanung kann dazu einen Beitrag leisten. Dies bedeutet auf der weichenstellenden Ebene, Stadtbild und Stadtimage prägende Stadträume sowie das Flanieren und Aufhalten in den Mittelpunkt zu stellen, verkehrsplanerische Belange anzupassen und vorhandene Potenziale zu bewahren bzw. zu entfalten. Dabei geht es auch darum, die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto grundsätzlich zu erhalten und dem Anspruch an die Bequemlichkeit bei der Anreise gerecht zu werden.

Mit Blick auf die o.g. Eckpunkte der Analyseergebnisse resultiert daraus eine Mischung aus großräumigen und kleinteiligen Maßnahmen.

Die verkehrsplanerischen Leitlinien lauten:

- Verlegung der Bundesstraße B77 auf die Westseite des Bahnhofs
- Verlegung des ZOB in das Bahnhofsumfeld
- Zonierung der Innenstadterschließung
- Vernetzung und Präsentation von Stadtplätzen und Parks (auch unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit)
- Aufrechterhaltung eines ausreichenden Parkraumangebotes und Verbesserung der Nutzungsbedingungen
- Flächendeckende Behebung verkehrssicherheitsrelevanter Defizite
- Optimierung der Verkehrsträgernetzung

4.2 Verlegung der Bundesstraße und Rückbau der Bahnhofstraße

Die B77 stellt eine der wichtigsten überregionalen Verbindungen von Itzehoe dar und weist mit rd. 17.000 bis 22.000 Kfz/Tag vergleichsweise hohe Verkehrsmengen auf (s. Abbildung 6, S. 12). Aufgrund der hohen Verkehrsmengen und des breiten Straßenquerschnitts der Bahnhofstraße (drei- bis vierstreifig) werden Bahnhof und Innenstadt voneinander getrennt. Der Weg zu Fuß von rd. 500 m (bis zur Feldschmiede 11-13, Mitte der Fußgängerzone) über die Viktoriastraße oder den Dithmarscher Platz in die Innenstadt erfolgt nicht intuitiv. Die Hauptfahrradachse (s. Abbildung 17, S. 20) verläuft entlang der B77 über schmale Radwege auf den Seitenflächen, deren Nutzung zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt.

Um die Trennwirkung zu verringern und die Verbindungsfunktion der Viktoriastraße und Feldschmiede zu stärken, sollte die heutige Bundesstraße im Bereich des Bahnhofs auf eine Landes- oder Gemeindestraße abgestuft und nach Westen verlegt werden (s. Abbildung 30)

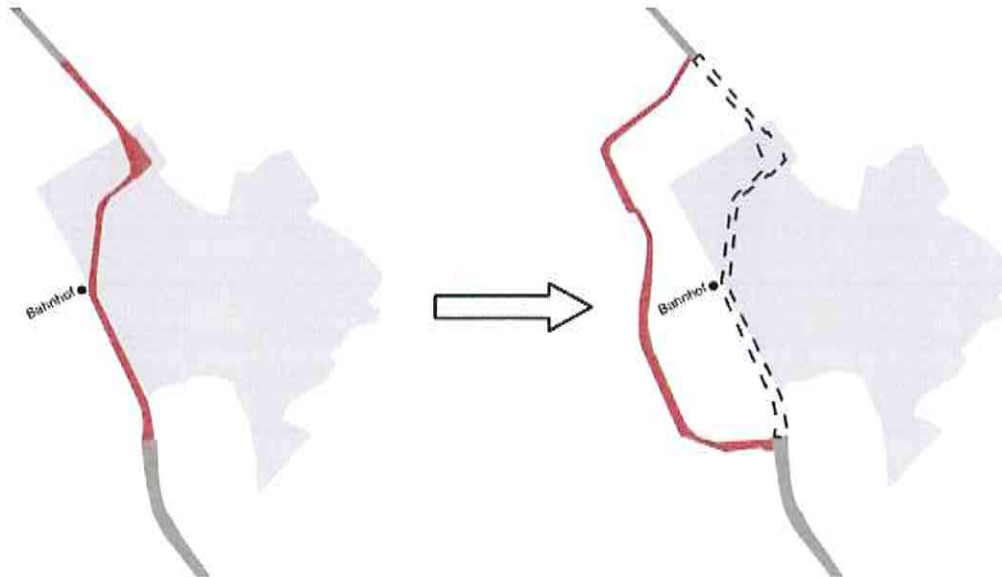


Abbildung 30: Mögliche Verlegung der Bundesstraße

Neben der Abstufung der Bundesstraße sind unterstützende Maßnahmen notwendig, die den Durchgangsverkehr auf die westliche Ausweichroute leiten (wie z.B. Anpassungen der Schaltung des signalisierten Knotenpunkts Adenauerallee/ Bahnhofstraße/ Konsul-Rühmann-Straße zugunsten der westlichen Verbindung, Ausbau der Konsul-Rühmann-Straße). Es ergeben sich neue Nutzungspotentiale und Möglichkeiten der Verkehrsführung und -ordnung in der Bahnhofstraße: Denkbar sind rad- und fußverkehrsfördernde Maßnahmen, wie die Reduktion des Tempolimits auf 30 km/h, die Verschmälerung des Straßenquerschnitts auf zwei Fahrstreifen und/oder die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Dadurch können dem Fußverkehr breitere Nebenflächen zur Verfügung gestellt und der Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße reduziert werden. Dem Übergang zwischen Bahnhofsgebäude und Viktoriastraße kommt dabei eine besondere Bedeutung zu (Bahnhofsvorplatz).

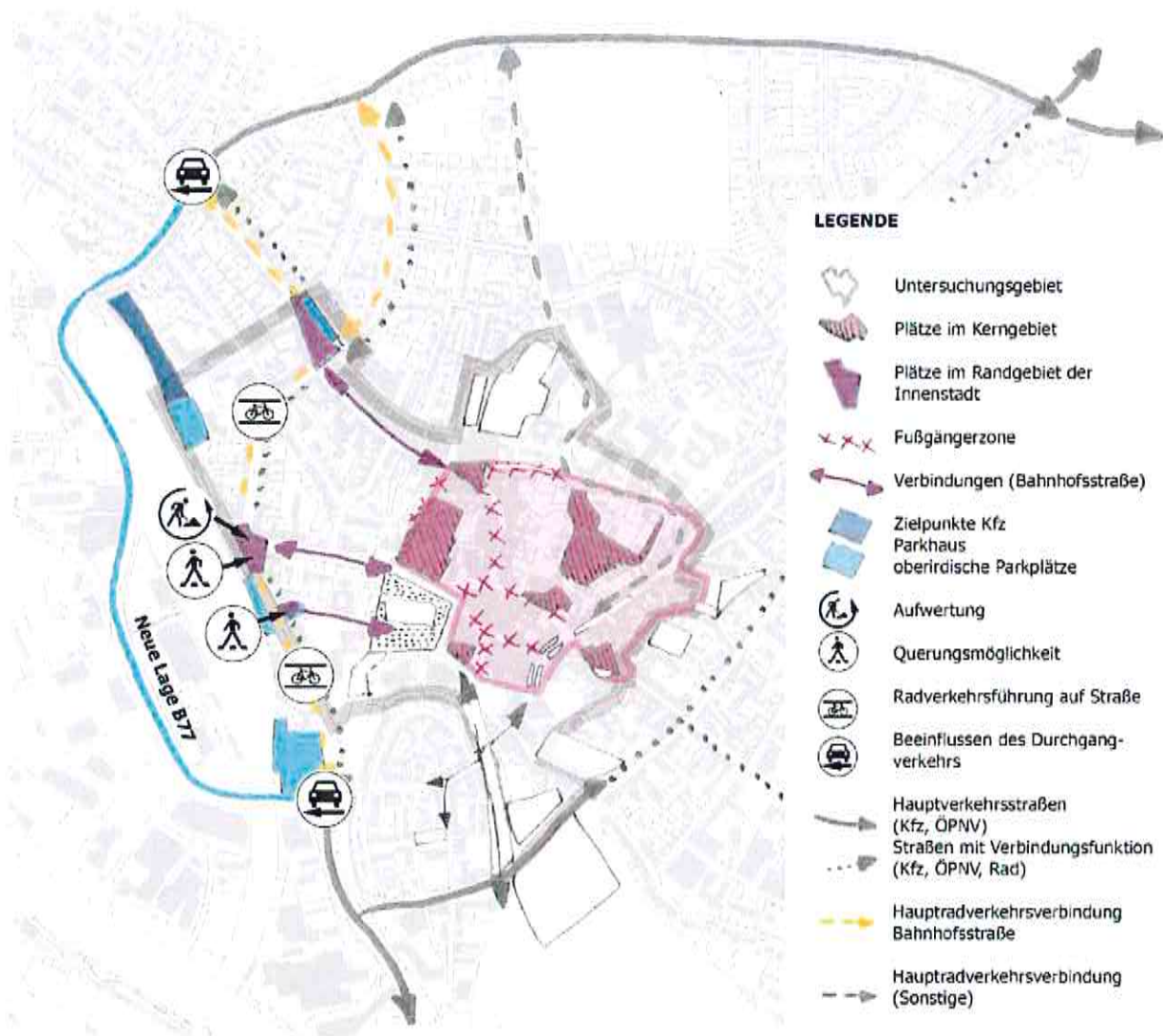


Abbildung 31: Mögliche Maßnahmen im Zuge der Verlegung der Bundesstraße

4.3 Verlegung des ZOB und Umgestaltung des Theaterplatzes

Durch die Verlegung des ZOB, der heute am Theodor-Heuss-Platz nördlich des Theaters Itzehoe liegt, könnten neue, zentrumsnahe Aufenthaltsflächen in direkter Nachbarschaft zum Theater bzw. als Erweiterung des Theaterplatzes geschaffen werden.

Für eine Verlegung des ZOB kommen zwei mögliche Varianten in Frage. Variante A sieht eine Verlegung in die Viktoriastraße vor, in Variante B ist die Verlegung des ZOB auf die Westseite der Adenauerallee südlich des Bahnhofs angedacht.

Variante A: Verlegung des ZOB in die Viktoriastraße

Variante A sieht vor (s. Abbildung 32), den ZOB in die Viktoriastraße zwischen die Poststraße und die Bahnhofstraße/ Adenauerallee zu verlegen. Bussteige auf der Nord- und Südseite könnten jeweils für drei Haltebereiche dimensioniert werden. Die Flächenbedarfe des heutigen ZOB wären somit vollständig berücksichtigt. Der Wartebereich für die Busse (Überlieger) ist weiterhin südlich des Prinzeßhofes vorgesehen. Die Linienführung aller passierenden Buslinien würde wie im Bestand erhalten bleiben, da alle Busse in die Viktoriastraße einfahren und zum Wenden die Umfahrungsschleife entlang des heutigen ZOB wählen müssten. Aufgrund dieser verkehrstechnischen Notwendigkeit ist trotz der ZOB-Verlegung ein Ausstiegspunkt am Theaterplatz (mit maximal zwei Haltebereichen an der Nordseite) für eine ausgewählte Anzahl an Linien vorzusehen. Dadurch ist die Erreichbarkeit des innerstädtischen Kernbereichs mit dem Bus weiterhin gegeben.

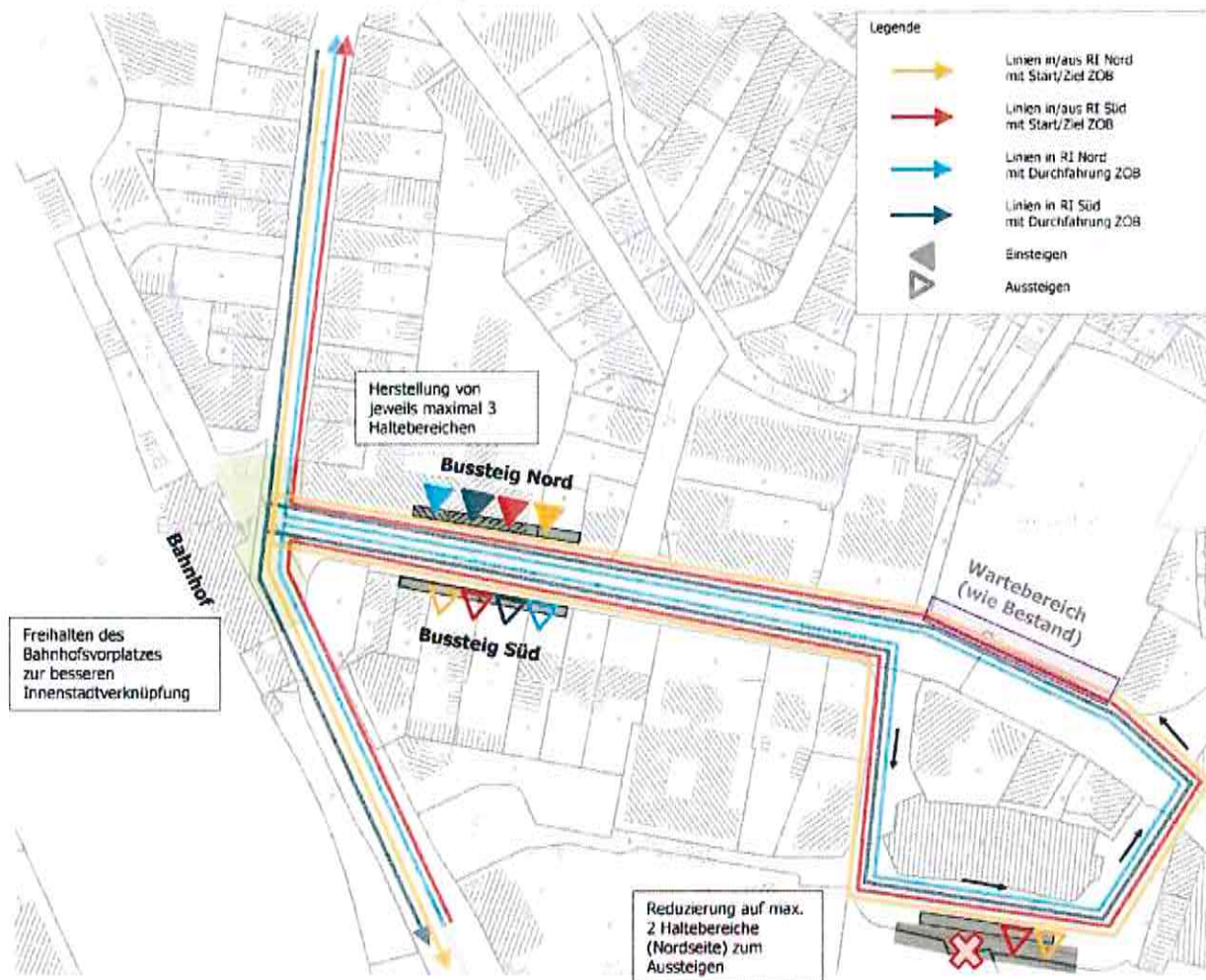


Abbildung 32: Verlegung des ZOB - Variante A

Die Neugestaltung und Erweiterung des Theaterplatzes wäre allerdings nur eingeschränkt möglich, da die Durchfahrung der Busse eine wesentliche Rahmenbedingung für Variante A darstellt. Die Verbin-

dung zwischen ZOB und Bahnhof würde sich gegenüber dem Bestand deutlich verbessern, allerdings müssten die Reisegäste die Bahnhofstraße/ Adenauerallee passieren, um zwischen Bahn und Bus umzusteigen. Des Weiteren wäre die Inwertsetzung des Bahnhofsvorplatzes eingeschränkt, da alle Busse in die Viktoriastraße einbiegen bzw. aus der Viktoriastraße ausfahren müssten. Durch die verkehrstechnische Anforderung, die Viktoriastraße weiterhin für den Busverkehr freizugeben, sind die Möglichkeiten einer fußgängerfreundlichen und innenstadttypischen Umgestaltung der Viktoriastraße eingeschränkt.

Die Betriebskosten würden sich gegenüber der Bestandsführung nicht nachweislich verändern. Ein erhöhter Investitionsaufwand ergibt sich insbesondere in der Herstellung der neuen Bussteige auf der Nord- und Südseite der Viktoriastraße.

Variante B: Verlegung des ZOB an den Bahnhof

Variante B sieht die Verlegung des ZOB auf die Westseite der Adenauerallee südlich des Bahnhofs vor (s. Abbildung 33). Durch den Entfall der hier befindlichen Parkstände und die Erweiterung des Grundstücks nach Westen (Notwendigkeit von Flächenankäufen nicht genutzter Bahngleise) könnte auf dieser Fläche ein vollumfänglicher ZOB realisiert werden. Die Grundvoraussetzung für die Umsetzung dieser Variante ist die Abstufung der B77 (Bahnhofstraße/ Adenauerallee) zur Landesstraße (Reduzierung der Verkehrsmengen) mit einhergehendem Rückbau zur Zweistreifigkeit.

Ein zentraler Bussteig, der pro Seite jeweils drei Haltebereiche und einen Wartebereich für vier bis fünf Busse an der Westseite vorsieht, würde den Flächenbedarf des heutigen ZOB (inkl. des Wartebereichs am Prinzeßhof) vollständig decken können. Durch die ZOB-Verlagerung südlich des Bahnhofs könnte die Viktoriastraße vollständig von Busverkehr freigehalten und ihr Straßenquerschnitt fuß- und radverkehrsfreundlich umgestaltet werden (z.B. durch weiche Separation, Verlegen des Radverkehrs auf die Fahrbahn etc.). In Abhängigkeit des Linientyps (ZOB als Zwischenhalt oder als Start- bzw. Zielpunkt mit Notwendigkeit von Wartebereichen) ergeben sich unterschiedliche Führungen, die in Abbildung 34 separat dargestellt sind.

Die Überprüfung der Notwendigkeit einer Signalisierung der Anbindungen des ZOB an die Adenauerallee muss im Verlauf der weiteren Planungen und Konkretisierungen beachtet werden.

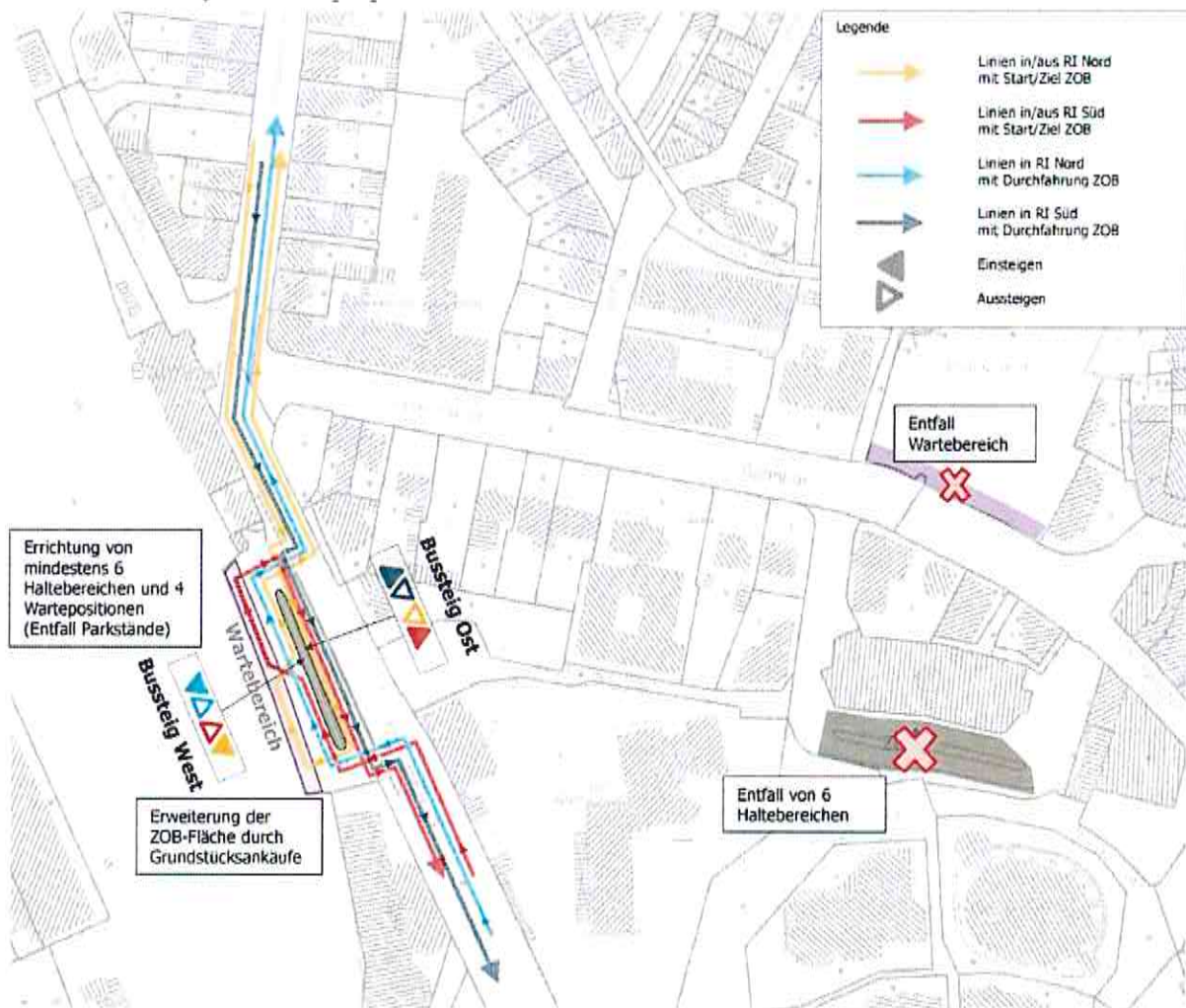


Abbildung 33: Verlegung des ZOB - Variante B

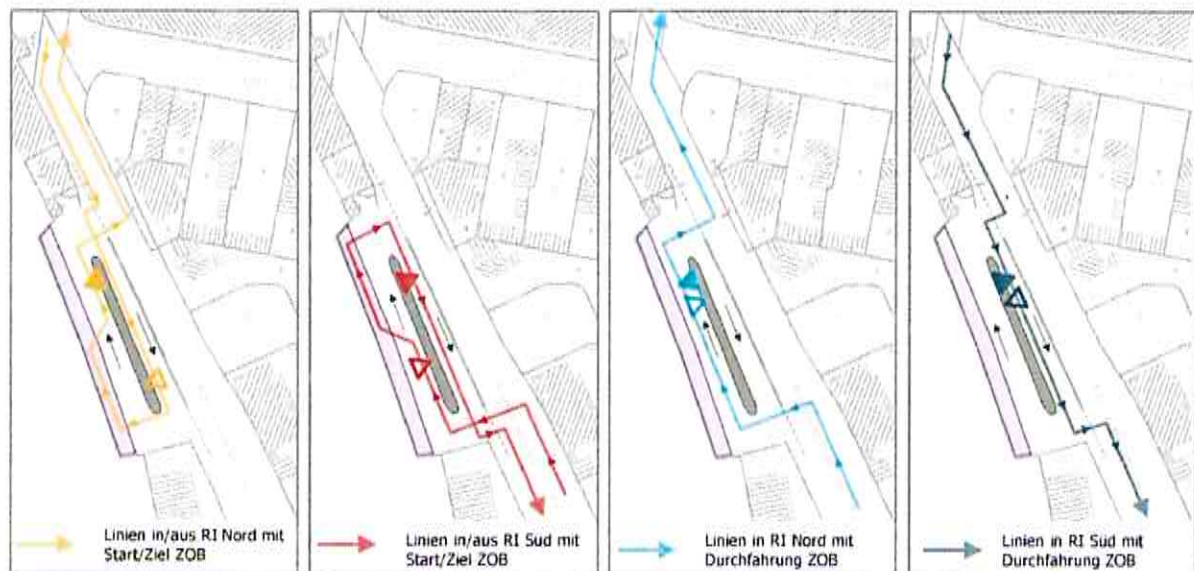


Abbildung 34: Darstellung aller unterschiedlichen Buslinien-Führungstypen

Durch eine vollständige Verlegung des ZOB und des dazugehörigen Wartebereichs in Variante B können die heute dafür vorgesehenen Flächen vollumfänglich einer anderen Nutzung zugeführt werden. Sowohl die Umgestaltung des Theaterplatzes in der maximalen Größe als auch eine Anpassung des Straßenquerschnitts der Viktoriastraße, ist zugunsten der Fußgängerverkehre und einer höheren Aufenthaltsqualität möglich, da keine Notwendigkeit für eine Durchfahrung des Busverkehrs besteht. Für eine qualitativ hochwertige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist von Vorteil, dass die Busse die Bahnhofstraße/ Adenauerallee lediglich passieren müssen und keine Abbiegevorgänge in die Viktoriastraße notwendig sind. Allerdings ist die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Bus in Variante B deutlich eingeschränkter, es ergeben sich größere Wegelängen. Variante B ermöglicht eine qualitativ hochwertige Verbindung zwischen Bus und Bahn. Die Fahrgäste können ohne Querung der Adenauerallee das jeweils andere Verkehrsmittel erreichen.

Die Betriebskosten könnten ggf. gegenüber der heutigen Situation sinken, da die Linienführungen hinsichtlich der Längen und Fahrzeiten verkürzt werden könnten. Allerdings ergibt sich gegenüber Variante A ein deutlich höherer Investitionsaufwand, da alle Halte- und Wartebereiche sowie die Anbindung an die Adenauerallee unter der Prämisse von Grundstücksankäufen neu hergestellt werden müssten.

Abbildung 35 zeigt die Bewertungen von Variante A und B sowie der Null-Variante (keine Veränderung des heutigen Bestandes) hinsichtlich der wichtigsten anzulegenden Kriterien, die im vorangegangenen Text argumentativ gegenübergestellt worden sind. Aus der vergleichenden Bewertung geht hervor, dass Variante B bei einer Gleichgewichtung aller Kriterien hinsichtlich der Umsetzung eines Innenstadtverkehrskonzeptes die meisten Vorzüge aufweist und somit zur weiteren Prüfung/ Umsetzung zu empfehlen ist.

Bewertungskriterien	Null-Variante	Variante A	Variante B
Gestaltungsmöglichkeit Theaterplatz	-	0	+
Umstiegsqualität	0	0	+
Kostenaufwand	+	0	-
Betriebskosten	-	-	+
Umgestaltungsmöglichkeit Viktoriastraße	0	-	+
Bus-Erreichbarkeit Innenstadt	+	+	-
Inwertsetzung Bahnhofsvorplatz	-	-	+

Abbildung 35: Bewertung der unterschiedlichen Varianten hinsichtlich unterschiedlicher Bewertungskriterien

4.4 Zonierung der Innenstadterschließung

Das Grundprinzip der Zonierung verfolgt das Ziel, den Kernbereich der Innenstadt vorrangig an den Belangen des Fußverkehrs auszurichten. Der Randbereich der Innenstadt stellt die Anforderungen an

ein grundfunktionales Verkehrsnetz, in dem der ruhende Verkehr, Straßen mit Verbindungsfunktion, Haupttradrouten etc. untergebracht sind. Der Randbereich und die Innenstadt werden über „Verbindungen“ miteinander verknüpft. Am Rand der zweiten Zone befindet sich der Hauptverkehrsbereich, der der großräumigen Erschließung sowie dem Durchgangsverkehr vorbehalten ist.

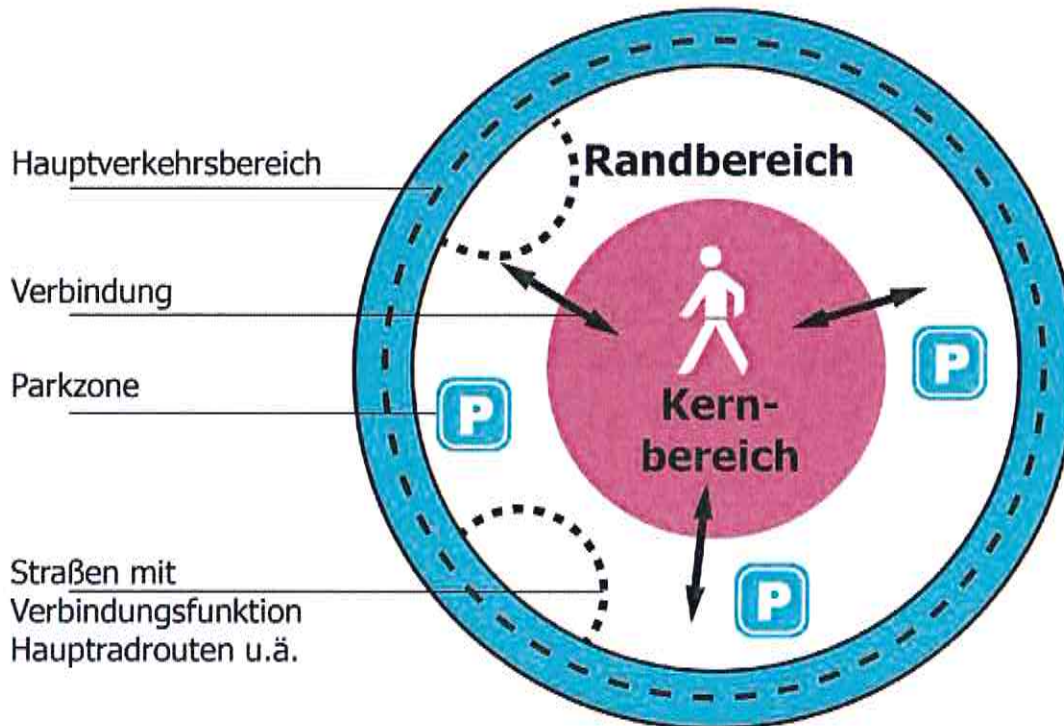


Abbildung 36: Grundprinzip der funktionalen Zonierung

Das Ziel ist es, die zentralen Stadtplätze mit hohem Aufenthaltspotential (La-Couronne-Platz, Klosterhof, Berliner Platz, Kirchenplatz, Theaterplatz, Prinzeßhof Park) zu vernetzen, um eine für den Fußverkehr attraktive Innenstadt zu schaffen. Der Kernbereich ergibt sich aus der Lage der Stadtplätze. Ein Erweiterungspotential bietet sich durch die Umgestaltung des ZOB am Theater. Die Definition der einzelnen Bereiche ist Tabelle 1 zu entnehmen. Im Randbereich befinden sich die Anlagen des ruhenden Verkehrs, verschiedene Plätze mit Aufenthaltspotential (z.B. Dithmarscher Platz und Bahnhofsvorplatz), die Haupttradouten aus dem Masterplan Fahrradverkehr (2015) sowie die Straßen mit Erschließungsfunktion. Die Hauptverkehrsstraßen sollen in Zukunft die Adenauerallee, der Leuenkamp (westlich des Bahnhofs) sowie der Lange Peter nördlich der Innenstadt bilden. Wichtige Verbindungen des Fußverkehrs in den Kernbereich sollen zukünftig die Feldschmiede, die Viktoriastraße, die Straße An der Post sowie der ehemalige Störarm bilden.

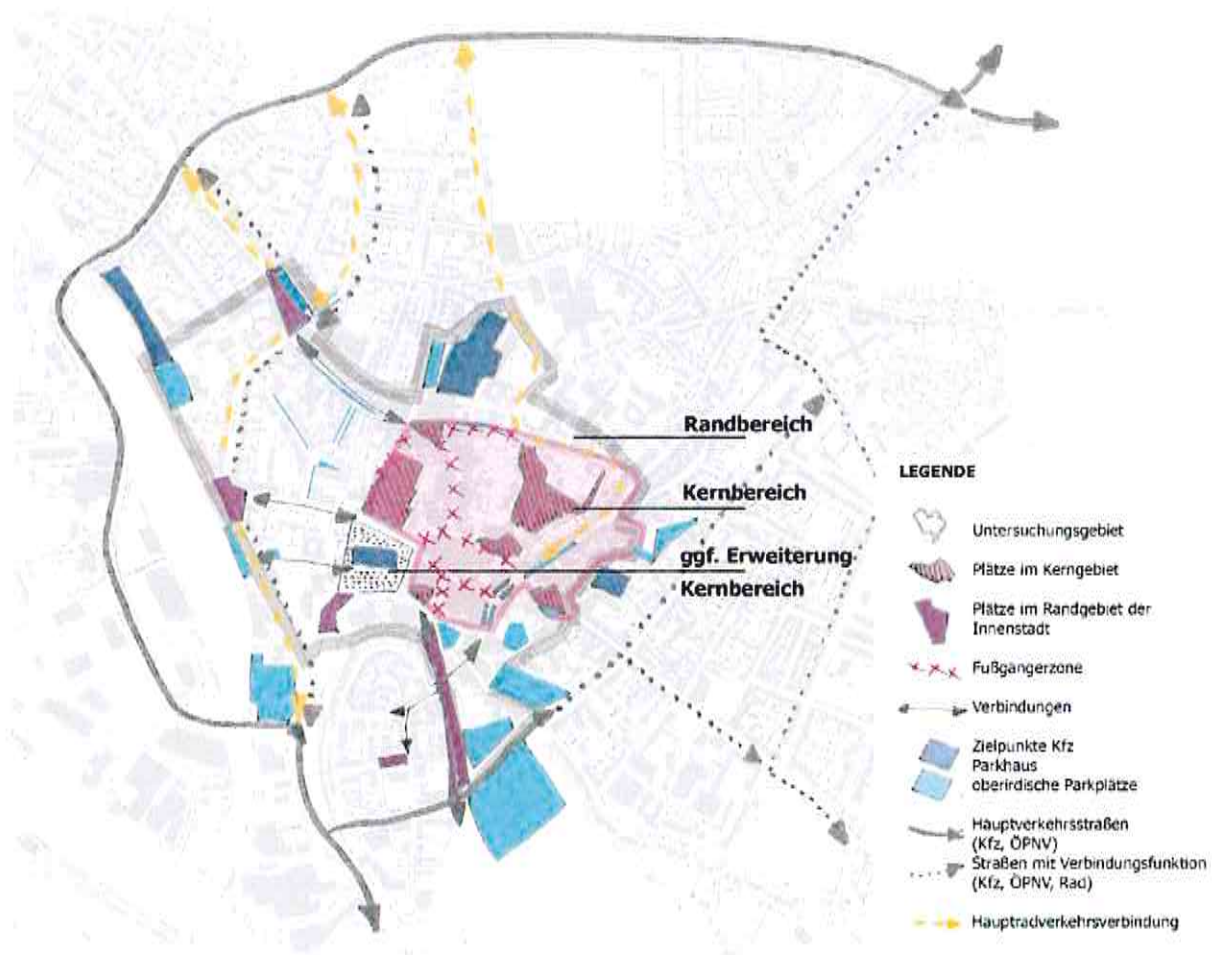


Abbildung 37: Funktionales Verkehrskonzept

Bereich	Definition
Kernbereich	In dieser Zone ist der Fußverkehr bevorrechtigt, die Kfz-Affinität ist gering. Der Bereich bietet die höchste Aufenthaltsqualität und stellt einen hohen Anspruch an eine barrierefreie Gestaltung. Die Gestaltung der Verkehrsbereiche verdeutlicht, dass es sich um ein innerstädtisches Gebiet handelt (z.B. durch einheitliche Pflasterung). Der Bereich zeichnet sich durch ein vielfältiges, verdichtetes Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebot aus.
Randbereich der Innenstadt	Der Randbereich stellt Anforderungen an ein grundfunktionales Straßennetz für den fließenden (Kfz- und Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr) und ruhenden Verkehr. Eine barrierefreie Ausgestaltung ist wichtig. Das Gebiet zeichnet sich durch Wohnen, aber auch Einzelhandel-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote aus (→ Mischnutzung).
Verbindungen	Die Verbindungen verknüpfen den Randbereich mit der Innenstadt. Ihr Anspruch an eine barrierefreie und für den Fußverkehr attraktive Ausgestaltung ist hoch. Sie dienen vorrangig dem Fußverkehr.
Verkehrsbereiche	Angrenzend an den Randbereich befinden sich die Hauptverkehrsbereiche, die primär dem motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr dienen. „Straßen mit Verbindungsfunktion“ dienen der Erschließung anliegender Bereiche sowie der Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen, sollen aber weitestgehend von hoch frequentiertem Durchgangsverkehr freigehalten werden. „Hauptverkehrsstraßen“ dienen vorrangig dem fließenden Verkehr sowie der schnellen Fortbewegung (u.a. Durchgangsverkehr).

Tabelle 1: Definition der Zonen des Grundkonzepts

4.5 Vernetzung bedeutender Stadträume

Ein großes Potential der Innenstadt von Itzehoe stellt ihr strukturelles Geflecht aus Platz-, Grün- und Straßenräumen dar, deren Gestaltung und räumliche Vernetzung jedoch Defizite aufweist. Teilweise befinden sich die vorhandenen Plätze in einem städtebaulich verbesserungswürdigen Zustand oder sind nur unzureichend in das fußläufige Wegenetz integriert. Mit verschiedenen Maßnahmen zur Vernetzung der Stadträume kann die Erlebbarkeit der Innenstadt deutlich erhöht werden. Dies wird in den nachfolgenden Kapiteln in den Grundzügen beschrieben.

Die Verbindungen zwischen dem Rand- und Kernbereich haben darüber hinaus eine besondere Bedeutung für den Fußverkehr und stellen hohe Anforderung an einen barrierefreien Ausbau.

Eine Übersicht ist Abbildung 38 zu entnehmen.

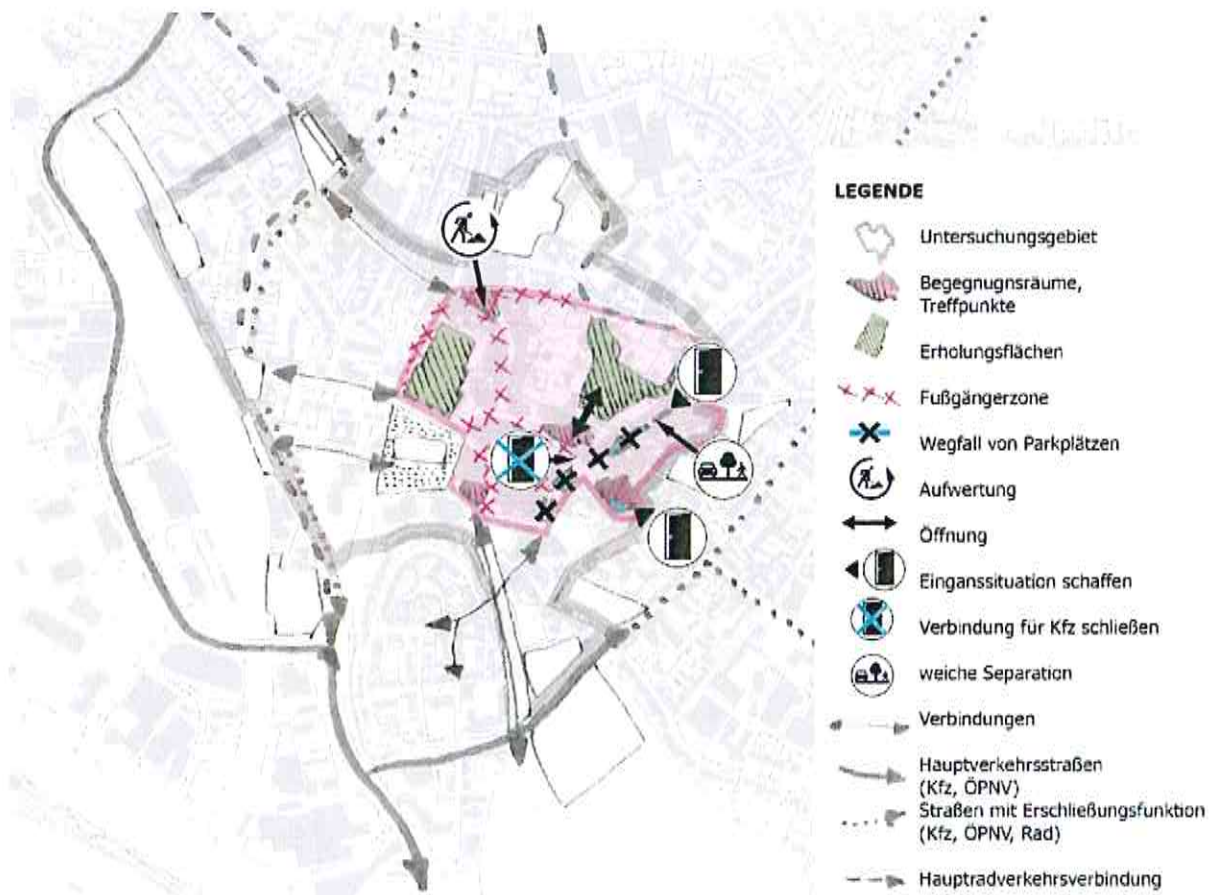


Abbildung 38: Mögliches Vernetzung- und Aufwertungskonzept der Stadtplätze

4.5.1 Verbindung von Klosterhof und Kirchenplatz

Der Klosterhof ist eine großzügig angelegte Grünfläche, die insbesondere der Erholung dient. Die Verknüpfung von der Fußgängerzone in den Klosterhof wird jedoch häufig durch (z.T. illegal) parkende Pkw an dem engen Zugang zwischen Kirchenplatz und Klosterhof eingeschränkt. Der Zugang soll durch flankierende (z.B. Parkkontrollen) und bauliche Maßnahmen (z.B. eine räumliche Öffnung) verbessert werden.



Abbildung 39: Zugeparkter Zugang der Verbindung zwischen Kirchenplatz und Klosterhof



Abbildung 40: Eingangsbereich aus Sicht der Kirchenstraße

4.5.2 Aufwertung des Berliner Platzes und Anpassung des Sandbergs

Der Berliner Platz erfüllt insbesondere eine Funktion als Treffpunkt und als Aufenthaltsbereich. Durch den Parksuchverkehr sowie die Trennung zwischen den umliegenden Gebäuden und dem Platz wird diese Funktion jedoch eingeschränkt. Durch einen gezielten Abbau einiger der dortigen Parkplätze kann die Gesamtsituation verbessert werden. Zudem bietet sich die Möglichkeit, durch eine an die Fußgängerzone angepasste Ausgestaltung der Straße (z.B. weiche Separation) die Innenstadtlage stärker herauszustellen und somit die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme auf den nicht-motorisierten Verkehr zu erhöhen. Dies gilt auch für den innerstädtischen Abschnitt der Straße Sandberg, die in die Breite Straße führt, die als innerstädtische Straße (einheitliche Pflasterung, weiche

Separation) umgestaltet werden sollte, um einen eindeutigen Eingangsbereich in die Innenstadt zu definieren.



Abbildung 41: Berliner Platz mit parkenden Pkw am Rand

4.5.3 Ausgestaltung des La-Couronne-Platzes

Der La-Couronne-Platz grenzt direkt an den Eingangsbereich des Holstein-Centers an und weist eine sehr hohe Frequentierung durch den Fußverkehr auf. Viele Besucher/innen der Innenstadt nutzen den Stadtraum zum Verweilen und Pausieren. Der La-Couronne-Platz ist jedoch durch die temporäre Nutzung des Pavillons (Imbissnutzung) eingeschränkt und büßt damit an seiner Platzqualität ein. Dieser Kulminationspunkt des Fußverkehrs sollte in seiner Funktion als Begegnungsraum, Ort des Ausruhens und Treffens gestärkt werden. Potentiale ergeben sich durch den Wegfall des Pavillons, der zurzeit ein Zwischennutzungsrecht hat, oder den Ausbau von attraktiven Ruhezeiten (Sitzmobiliar).

4.5.4 Erhöhung der Barrierefreiheit in der Breiten Straße

Als ein weiterer defizitärer Stadtraum hat sich in den Beobachtungen vor Ort und anhand der Onlinebeteiligung der verkehrsberuhigte Bereich Breite Straße herausgestellt. Der ehemalige Abschnitt der Fußgängerzone wurde als Maßnahme zur Belebung der Innenstadt nachträglich für den Verkehr geöffnet. Problematisch sind die vielen Kurzzeitparkplätze, die eine hohe Kfz-Frequentierung der Straße aufgrund hoher Umschlagsraten (Ein- und Ausparkvorgänge) zur Folge haben. Der Straßenraum wird von parkenden Kfz dominiert.

Die Breite Straße ist wie die heutige Fußgängerzone rot gepflastert und verfügt über Oberflächenelemente (Pflasterstreifen), die den gemischt genutzten Straßenraum zwischen gliedern (s. Abbildung 43). Diese taktile Trennung (Pflasterung) zwischen dem Fahrgassen- und Seitenraum kann als Element der Orientierung für sehbehinderte und blinde Menschen fungieren, ist jedoch insbesondere durch parkende Kfz in seiner Nutzbarkeit eingeschränkt. Das Freihalten der grau gepflasterten Bereiche als Orientierungssystem für Sehbehinderte oder Blinde ist daher erforderlich; Parkplätze, die auf den grauen Flächen liegen, sollten entfallen.

Als mögliche Maßnahme können die Parkplätze in den verkehrsberuhigten Bereichen komplett entfernt werden. Im Sinne der Barrierefreiheit wäre alternativ die ausschließliche Zulassung von Behindertenstellplätzen denkbar.

Die Öffnung der Breiten Straße für den Kfz-Verkehr begünstigt, dass die Fußgängerzone im Bereich der Kirchenstraße illegal befahren und der Kirchenplatz zugeparkt wird. Neben der Anpassung des Parkangebots sollten Maßnahmen getroffen werden, die die Befahrung der Kirchenstraße verhindern.



Abbildung 42: Beispiele für zugeparkten Randstreifen in Breiter Straße

4.5.5 Erhöhung der Barrierefreiheit in der Feldschmiede

Die Feldschmiede ist, wie die Breite Straße, ein verkehrsberuhigter Bereich, der nachträglich für den motorisierten Verkehr zur Belebung der Innenstadt geöffnet wurde. Wie in der Breiten Straße bedingt die Wechselfrequenz der Kurzzeitparkplätze Konflikte zwischen allen Verkehrsarten. Genauso wie in den Maßnahmen zur Breiten Straße ist es denkbar, die Parkplätze zu entfernen. Im Sinne der Barrierefreiheit können alternativ Behindertenstellplätze zugelassen werden.

Auch die Feldschmiede verfügt über einen grau gepflasterten Streifen, der für Sehbehinderte oder Blinde als Orientierungssystem dienen kann, ist aber neben den parkenden Pkw auch durch Auslagen der Geschäfte, Fahrradbügel etc. in seiner Nutzbarkeit stark eingeschränkt (s. Abbildung 43). Auch hier sollten die grau gepflasterten Bereiche freigehalten werden, was unter anderem durch eine Beschränkung der Auslagen unterstützt werden sollte.

Aus Sicht der Barrierefreiheit stellt sich die geringe Nutzbarkeit der Seitenräume als problematisch heraus. Enge Straßenräume, Auslagen der Geschäfte sowie Parkflächen drängen beispielsweise Rollstuhlfahrer oder Eltern mit Kinderwagen auf die zentrale Mischverkehrsfläche. Dies kann Konflikte zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr verstärken. Die optische Trennung der grauen Pflasterung deutet zudem den Charakter einer Fahrbahn an und suggeriert damit eine Separierung zwischen Kfz- und Fußverkehr:

„Der Charakter einer Fahrbahn, die dem Fahrzeugführer ein besonderes Maß an Rücksichtnahme gegenüber den querenden Fußgängern nahe legt, kann am besten dadurch verdeutlicht werden, dass Gestaltungselemente vermieden werden, die Fahrkurven darstellen oder andeuten.“ (FGSV 2014, S. 17).



Abbildung 43: Beispiele für zugestellte Muldenrinnen in Feldschmiede

4.5.6 Weiche Separation in der Viktoriastraße

Die Viktoriastraße bildet eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt. Sie zeichnet sich durch einen breiten Straßenquerschnitt und eine hohe Frequentierung von Busverkehr aus, da sie die Verbindung zum ZOB darstellt. Der Radverkehr wird auf den Nebenflächen mit teilweise engen Radwegen geführt. Heute erfolgt der Weg vom Bahnhof in die Innenstadt nicht intuitiv, da eine wahrnehmbare Verbindung dorthin fehlt.

In Kombination mit einer möglichen Herausnahme des Busverkehrs (vgl. Kap. 4.3) ließe sich die gesamte Straßenraumcharakteristik deutlich urbaner und attraktiver gestalten. Ein nahezu höhengleicher

Ausbau kann eine ansprechende und intuitiv wahrnehmbare Eingangssituation in die Innenstadt schaffen. Der Radverkehr kann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, so dass die Seitenräume dem Fußverkehr vorbehalten werden.



Abbildung 44: Viktoriastraße heute

4.5.7 Nutzung des Potentials „An der Post“

Die Straße An der Post bietet ein hohes Potential, eine ergänzende, fußläufige Wegeverbindung direkt an das Theater und in die Innenstadt zu schaffen. Heute kann der Weg von Pkw befahren werden, der die Parkplätze neben der Postbank und des Landgerichtes Itzehoes erschließt. Im Zuge der möglichen Abstufung der Bundesstraße (vgl. Kap. 4.2) sollte die Straße An der Post besser in das Fußverkehrsnetz integriert werden und ein ansprechender Übergang über die Bahnhofstraße geschaffen werden.

Im Zuge der Maßnahme „Verlegung des ZOB“ kann die Verbindung u.a. an eine neue Position des ZOB anschließen.



Abbildung 45: An der Post

4.5.8 Anbindung der südlichen Parkraumagglomeration (Integration Stör)

Die südlich der Innenstadt gelegenen Parkplatzflächen an der Schuhmacherallee (über 500 Parkplätze) bietet ein großes Potential, den ruhenden Verkehr an den Randbereichen der Innenstadt zu bündeln. Die Fläche des Parkplatzes nördlich der Schuhmacherallee wird an Markttagen (Montag und Donnerstag) zwischengenutzt und produziert dadurch zusätzliche Fußgängerströme mit linearem Querungsbedarf (s. Abbildung 46). Der südliche Parkplatz wird zeitweise für Veranstaltungen wie den Jahrmarkt genutzt. Die nächstgelegene, gesicherte Querungsmöglichkeit befindet sich ca. 120 m östlich des ehemaligen Störmars. Diese Verbindung in die Innenstadt zeichnet sich durch eine attraktive und dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Fläche aus, deren Potential gestärkt werden sollte. Sinnvoll ist es, eine direkte und sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen, die an den Gehweg des ehemaligen Störmars anschließt. Eine barrierefreie Gestaltung (z.B. Absenkung des Bordsteins, Einsatz taktiler Elemente) ist dabei zu berücksichtigen.



Abbildung 46: Fehlende Querungsmöglichkeit an der Schuhmacherallee

Die Zusammenfassung der möglichen Maßnahmen zum Ausbau von Verbindungen zwischen wichtigen Randbereichen und dem Kernbereich ist Abbildung 47 zu entnehmen.

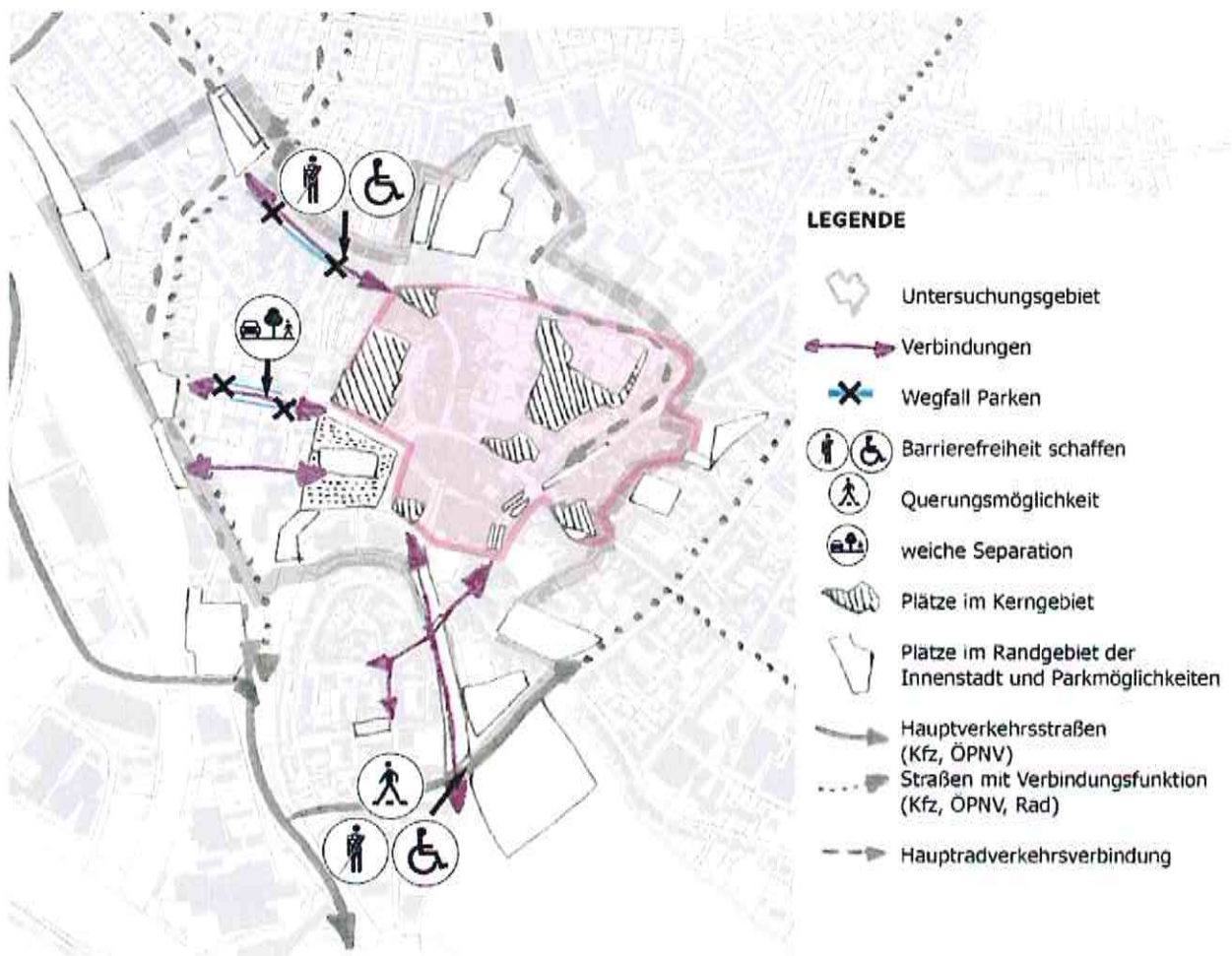


Abbildung 47: Mögliche Maßnahmen für die Verbindungen

4.5.9 Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Am Bahnhofsvorplatz besteht das Potential, diesen Raum durch eine neue Gestaltung als Platzraum zu definieren, auf dem Fuß- und Radverkehr Bevorrechtigung eingeräumt und die Trennwirkung der Bahnhofstraße aufgehoben wird (s. Abbildung 49). Dies wirkt sich unterstützend auf die Aufwertung der Verbindung Viktoriastraße auf, durch die ein eindeutiger Eingang in die Innenstadt definiert werden kann.



Abbildung 48: Bahnhofstraße mit Blick nach Norden von Bahnhof (heute)



Abbildung 49: Mögliche Ausgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

4.5.10 Aufwertung des Dithmarscher Platzes

Der Dithmarscher Platz weist heute nur im Grundriss, nicht aber im Erscheinungsbild den Charakter eines Platzes auf. Im Zuge einer Verlagerung von Verkehren auf die Westseite des Bahnhofs bietet sich die Chance, mit den verbleibenden Verkehren am Dithmarscher Platz anders als heute umzugehen, die Fahrbahn stärker zu integrieren und den Raum insgesamt neu zu definieren. Beispielsweise wäre – ähnlich wie beim Bahnhofsvorplatz – die Integration des Straßenraums in die Platzfläche über eine weiche Separation denkbar (s. Abbildung 50).

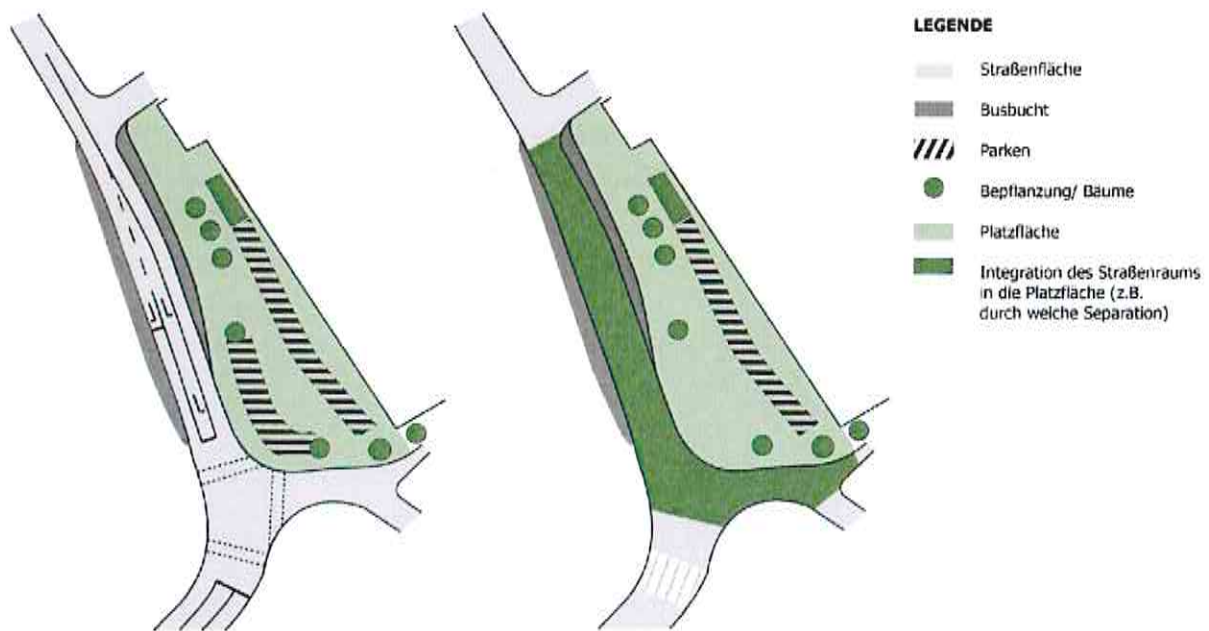
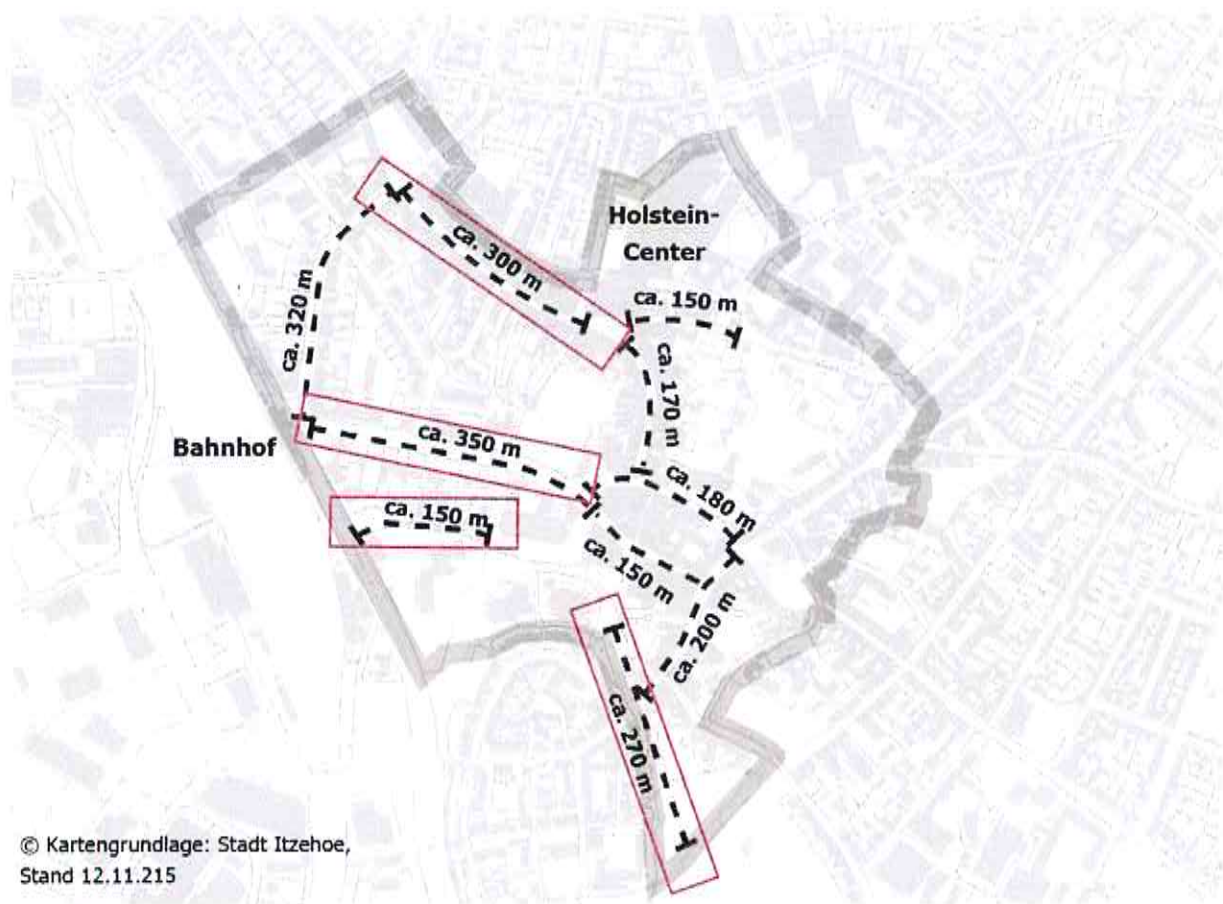


Abbildung 50: Mögliche Umgestaltung des Dithmarscher Platzes

4.5.11 Einrichtung eines Fußgängerleitsystems

Der gesamte Innenstadtbereich von Itzehoe beherbergt eine große Bandbreite verschiedener Einrichtungen. Die Auffindbarkeit dieser Einrichtungen, das sichere Gefühl von Orientiertheit sowie das imageprägende Moment sprechen für die Einrichtung eines Fußgängerleitsystems, zumal die Distanzen zwischen den Zielpunkten überwiegend zumutbar erscheinen (s. Abbildung 51). Darüber hinaus gibt es bereits heute einige abwechslungsreiche und ansprechende Wege, die dem Eindruck von Anstrengung bei der Distanzüberwindung entgegenwirken.



© Kartengrundlage: Stadt Itzehoe,
Stand 12.11.215

LEGENDE



Untersuchungsgebiet



Verbindungen



Wegelängen

Abbildung 51: Ungefähre Wegelängen

Ein hochwertiges Fußgängerleitsystem muss konzeptionellen, funktionalen sowie gestalterischen und barrierefreien Anforderungen genügen. Ziel eines Fußgängerleitsystems ist es, durch ein einfaches und intuitiv begreifbares Orientierungssystem den Zugang in die Innenstadt zu erleichtern und Plätze mit hohem Aufenthaltspotential in das Wegesystem zu integrieren. Die zielorientierte Wegweisung vernetzt sowohl Alltags- als auch Fremdenverkehre mit vielen dezentralen Zielen. Vernachlässigte Fußverkehrsachsen sowie die Stadtplätze können in das System mit aufgenommen und möglicherweise wiederbelebt werden.

Elemente eines Leitsystems können eine wegweisende Beschilderung, Infopoints (Stadtpläne, touristische Informationen etc.) oder auch Servicepavillons sein. Die Hinweisschilder und Infopoints dienen einer guten und schnellen Erfassbarkeit der Ziele, die mit Angeboten eines Servicepavillions ergänzt werden können. Ein möglicher Servicepavillon bietet sich durch eine Integration in das Tourismusbüro von Itzehoe an.

Grundsätzlich ist für das Leitsystem ein nachvollziehbarer Routenverlauf festzulegen, bei dem eine Konsistenz in der Wegweisung (einheitliches Beschilderungssystem, lückenlose Wegweisung), eine Zielbestätigung (erreichen eines Ziels muss erkennbar sein) und eine Rückführung der Fußverkehre (die Fußverkehre müssen zu ihrem Ausgangspunkt zurückgeführt werden können) ersichtlich ist. Ein Beispiel für den Verlauf eines Leitsystems ist Abbildung 52 zu entnehmen:

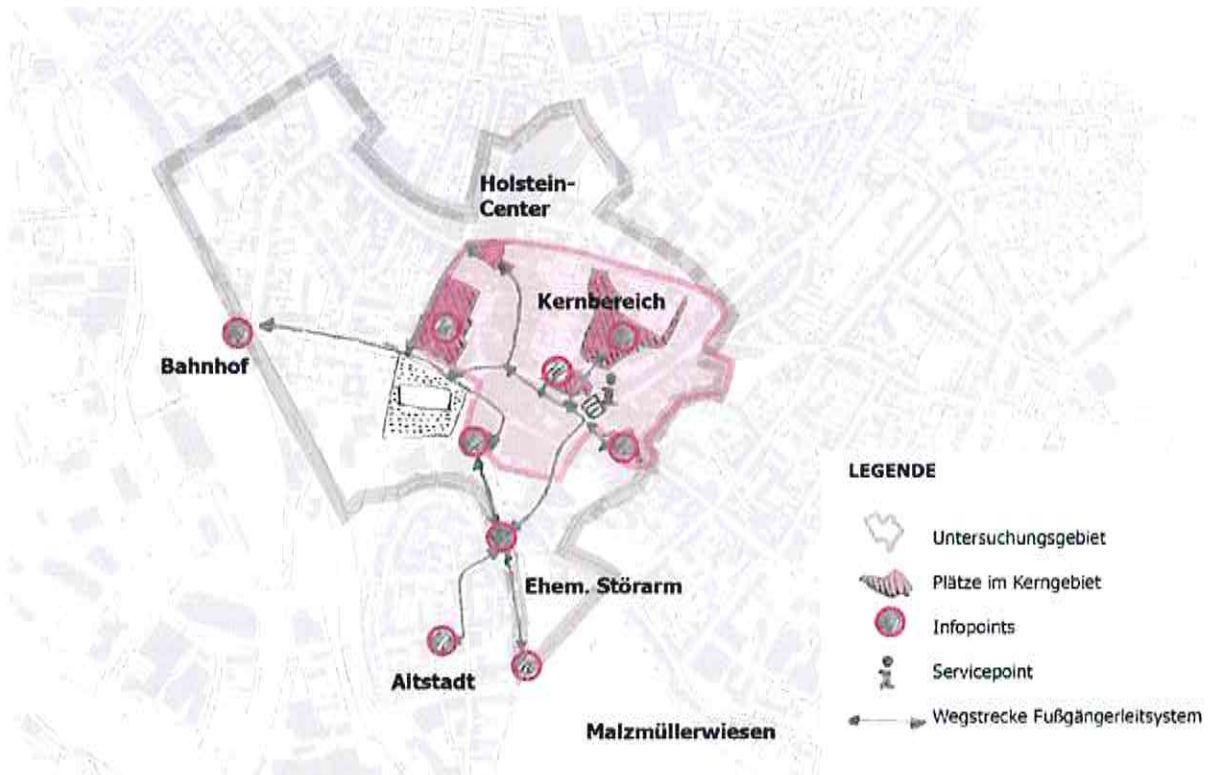


Abbildung 52: Möglicher Verlauf eines Fußgängerleitsystems (Beispiel)

Mit zusätzlichen Informationen über die Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß innerhalb von beispielsweise fünf oder zehn Minuten kann darüber hinaus verdeutlicht werden, welche Wege aufgrund ihrer Länge zu Fuß zurückgelegt werden können. Erfahrungsgemäß werden Zeitbedarfe beim Gehen überschätzt.



Abbildung 53: Information über Erreichbarkeiten zu Fuß (Beispiel Legible London)

4.6 Entwicklung eines Parkraumkonzeptes

Das städtische Parkraumangebot in Itzehoe zeichnet sich durch eine uneinheitliche Bewirtschaftung, Lage und Qualität aus, die mit einer ungleichen Auslastung der zur Verfügung stehenden Parkflächen einhergeht. Die Parkhäuser werden im Vergleich zu den oberirdischen Parkplätzen deutlich geringer frequentiert, wenngleich ein hohes Potential vorhanden ist, zentrumsnah und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsarten zu parken (s. S. 13 ff). Um den ruhenden Verkehr auf die Randbereiche der Innenstadt zu verlagern, durch die die Erreichbarkeit mit dem Kfz gewährleistet aber der Fußverkehr im Kernbereich nicht gestört wird, könnten folgende Leitlinien für das Parkraumkonzept maßgebend sein:

1. Anreize zum Parken im Parkhaus schaffen
2. Straßenbegleitende Parkplätze in Kernbereich (situationsgerecht) reduzieren

3. Ein übergreifendes Bewirtschaftungssystem (inkl. öffentlicher und privater Parkflächen) entwickeln

Denkbare Anreize zur Erhöhung der Frequentierung der Parkhäuser können monetärer Natur sein. Die zentralen Lagen der Parkhäuser bieten ein hohes Potential, auf oberirdische Parkflächen zu verzichten und damit dem Fußverkehr ein attraktives Wegenetz zu bieten.

Um an ausgewählten Parkflächen die Frequentierung zu erhöhen, sollte ein übergreifendes Bewirtschaftungssystem entwickelt werden, indem beispielsweise im Kernbereich nur kostenpflichtig und in den Randbereichen frei oder mit zeitlicher Beschränkung geparkt werden darf. Eine sinnvolle Zonierung von Bewohner- und Besucherparkplätzen kann ebenfalls Teil des Parkraumkonzepts sein. Wichtig ist in jedem Fall die Integration des gesamten Parkangebots – also von öffentlichen wie auch privaten Abstellmöglichkeiten.

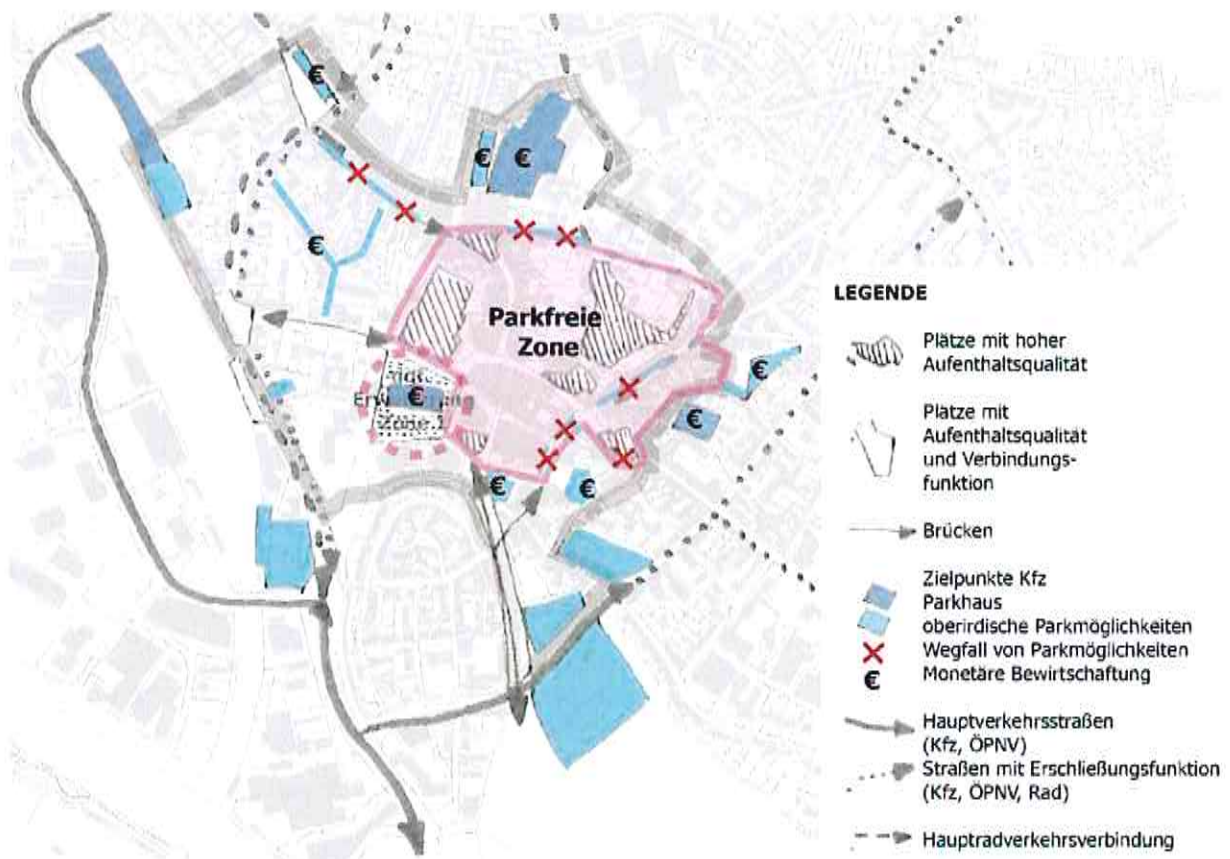


Abbildung 54: Beispielhaftes Parkraumkonzept (Grundzüge)

4.7 Berücksichtigung der Hauptradrouten

Im Masterplan Verkehr 2015 wurden mehrere Hauptradrouten definiert. Diese sollen im Zuge einer guten und nicht-motorisierten Erreichbarkeit im Verkehrskonzept berücksichtigt und nach Möglichkeit gefördert werden. Für eine hochwertige Realisierung einer Hauptradroute über die Bahnhofsstraße bietet die Abstufung der Bahnhofsstraße sehr gute Voraussetzungen.

Eine weitere wichtige Hauptradroute ist die Brunnenstraße/ Hinter dem Klosterhof, die u.a. die Steinburgschule und den östlichen Teil der Innenstadt für den Radverkehr erschließt. Heute zeichnet sie sich durch teilweise enge Nebenflächen aus, auf die der nicht-benutzungspflichtige Radweg geführt wird. Der Radverkehr auf der Straße kann durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie die Schaffung einer Tempo-30-Zone und/oder einer weichen Separation der Verkehrsarten gefördert werden. Gerade im Hinblick auf den örtlichen Schülerverkehr sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Funktionale und verkehrssicherheitstechnische Defizite, wie die Lage von einer Verkehrsinsel direkt hinter einer Kurve, sollten überprüft werden.



Abbildung 55: Beispiel für enge Nebenflächen in der Brunnenstraße

4.8 Verkehrsträger-übergreifende Mobilitätsstationen

Eine Möglichkeit zur Ergänzung des Verkehrskonzeptes ist die Entwicklung von Mobilitätsstationen an verschiedenen Punkten der Innenstadt und deren Randbereichen. Sie bieten das Potential, das Angebot an Fortbewegungsmitteln über die klassischen Verkehrsträger des MIV und ÖPNV hinaus zu entwickeln, wie beispielsweise durch Carsharing-Angebote, Radverkehrsförderung, Fahrradverleihsysteme,

Lieferdienste oder Packstationen. Diesem vielfältigen Angebot sind jedoch Grenzen gesetzt, da Weeglängen, Zugangsbedingungen oder Transportmöglichkeiten beschränkt sind. Um eine effiziente Erreichbarkeit der Innenstadt von Itzehoe sicherzustellen, können verschiedene Mobilitätsangebote miteinander vernetzt werden.

Der raumplanerische Schwerpunkt ist in der Konzeption von sogenannten „Mobility-Hubs“ bzw. Mobilitätsstationen zu sehen. Unterschiedliche Mobilitätsangebote, die über die motorisierten Verkehre hinaus gehen, werden präsent und sichtbar in den öffentlichen Raum integriert und fördern einen unkomplizierten Umstieg sowie die Orientierung zwischen den Verkehrsträgern. Wichtig dabei ist, eine „Mobilitätsgarantie“ geben zu können.

Orte des Umstiegs sind in Itzehoe beispielsweise am Bahnhof, am ZOB oder dem Dithmarscher Platz zu sehen. Weitere Orte mit hoher fußläufiger Frequentierung bilden das Holstein-Center bzw. der La-Couronne-Platz. Grundsätzlich sollte bei der Konzeption einer Mobilitätsstation bzw. einem Netz von Mobilitätsangeboten eine Doppelstrategie in unterschiedlichen Größenordnungen angestrebt werden: Einerseits sind eine oder mehrere große Stationen denkbar, die an die ÖV-Haltestellen (Bahnhof, ZOB) anknüpfen und die Zentralität dieser Orte erhöhen, andererseits können kleinteiligere Mobilitätsstationen gezielt an Orten unabhängig vom ÖPNV eingesetzt werden und das Angebot vor Ort ergänzen.

In Itzehoe wäre es denkbar, eine große Station beispielsweise am Bahnhof und/oder ZOB zu integrieren und kleinere Stationen an den Dithmarscher Platz und/oder das Holsteincenter zu lokalisieren. In allen Fällen kann ein übergreifendes und einheitliches Informationssystem geschaffen werden, welches neben dem ÖPNV auch die anderen Mobilitätsangebote vernetzt.

Mobilitätsstation L – Mobility Hub am Bahnhof oder ZOB

Die zentrale Mobilitätsstation dient als primärer Umsteigepunkt und könnte direkt an den Bahnhof anknüpfen. Die heute bestehende, kostenpflichtige Fahrradabstellanlage sollte durch hochwertige und kostenfreie Abstellmöglichkeiten ergänzt werden. Die möglichen Umsteigehaltestellen, großflächigen Abstellanlagen für Fahrräder und Leihfahrzeuge sowie weitere Dienstleistungsangebote (wie Fahrradverleih, Fahrradreparatur, Touristeninformation etc.) sollten gut sichtbar und zugänglich installiert werden. Diese Angebote können ggf. in Kooperation mit lokalen Akteuren wie Fahrradhändlern oder der DB initiiert werden. Hierfür eignet sich u.a. die Vorfläche des Bahnhofs in Itzehoe bzw. des ZOB. Als gestalterisches Beispiel kann einer der switchh-Punkte der Hamburger Hochbahn mit städtebaulich prägnanter und einheitlicher Gestaltung genannt werden.



Abbildung 56: Mobilitätsstation switchh am S-Bahnhof Berliner Tor, Hamburg

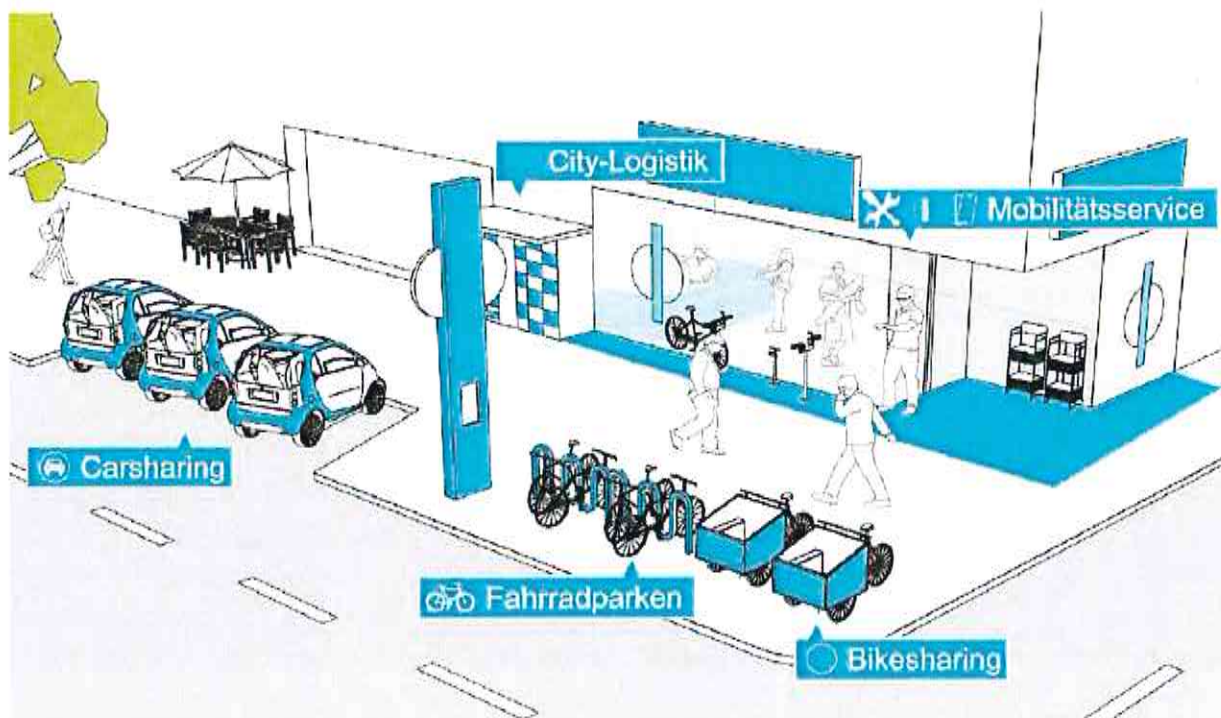


Abbildung 57: Konzeptgrafik einer Mobilitätsstation im Quartier

Mobilitätsstation S – Ergänzende Station am Dithmarscher Platz und Holstein Center

Ergänzend zu der großen Mobilitätsstation kann das Angebot um mehrere kleine Elemente ergänzt werden. Aus ökonomischen Gesichtspunkten liegt es nahe, sich an bestehende und funktionierende Netzwerke anzudocken und Synergieeffekte zu nutzen. Hierfür bieten sich prägnante Orte wie der Dithmarscher Platz und das Holstein Center an, zusätzlich können aber auch das Rathaus, zentrale Parkhäuser sowie Einrichtungen des täglichen Bedarfs (wie Supermärkten etc.) in das System integriert werden. Eine Grundkomponente (wie ein wiedererkennbares Schild und ein Lage-/ Stadtplan) könnten um individuell auf das Umfeld reagierende Angebote ergänzt werden. Denkbar sind Elemente wie Stationen für Leihfahrräder, Paketstationen, Ladesäulen für E-Fahrzeuge etc. Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über weitere denkbare Bausteine in vier Themenbereichen.

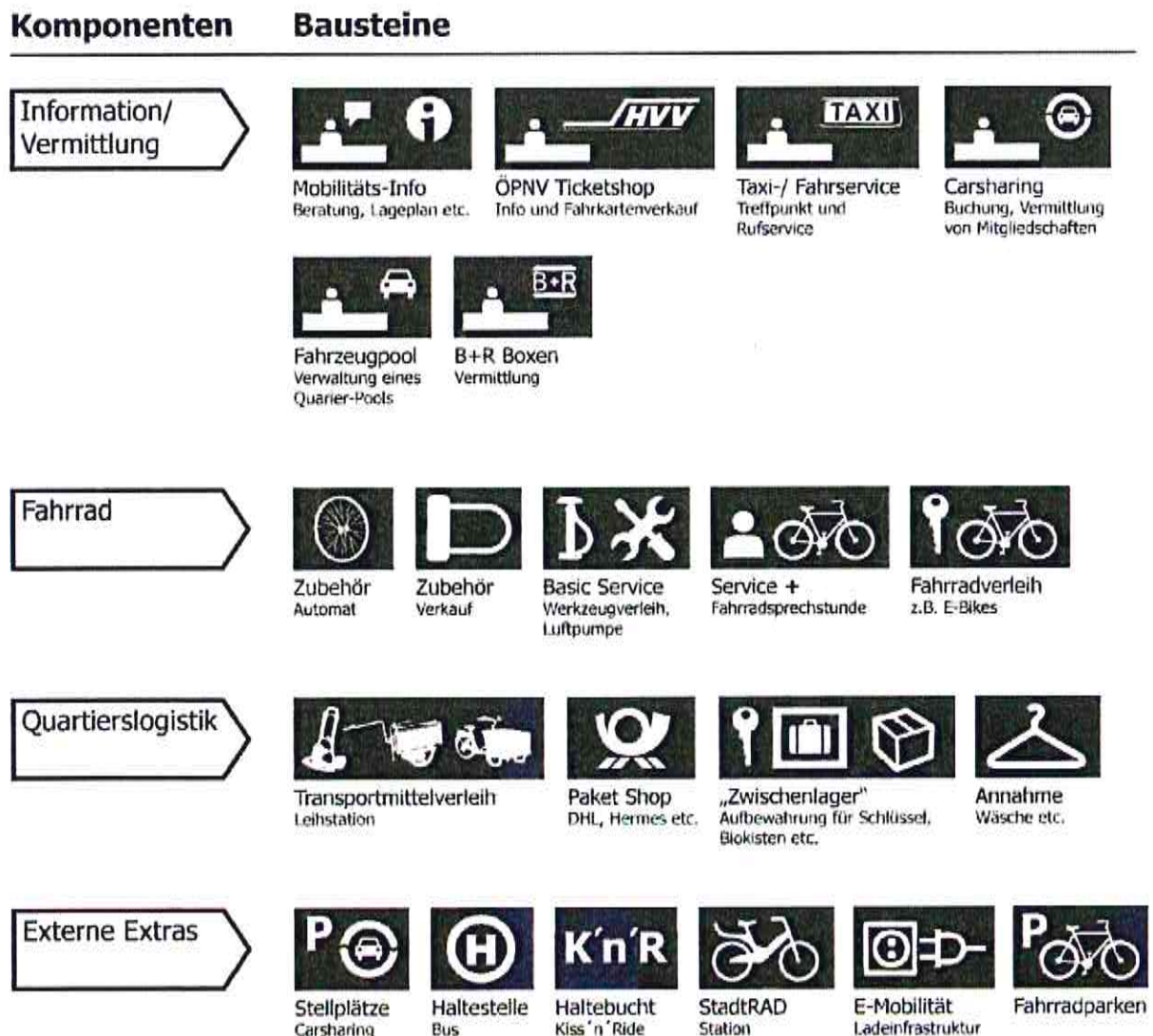


Abbildung 58: Mögliche Komponenten von Mobilitätsdienstleistungen in Itzehoe

Durch eine Vernetzung mehrerer kleiner Mobilitätsstationen kann eine schnelle und ökonomisch sinnvolle Präsenz erreicht werden, die das Konzept attraktiv erscheinen lässt.

Eine mögliche Lage und Positionierung verschiedener Mobilitätsstationen ist Abbildung 59 zu entnehmen.

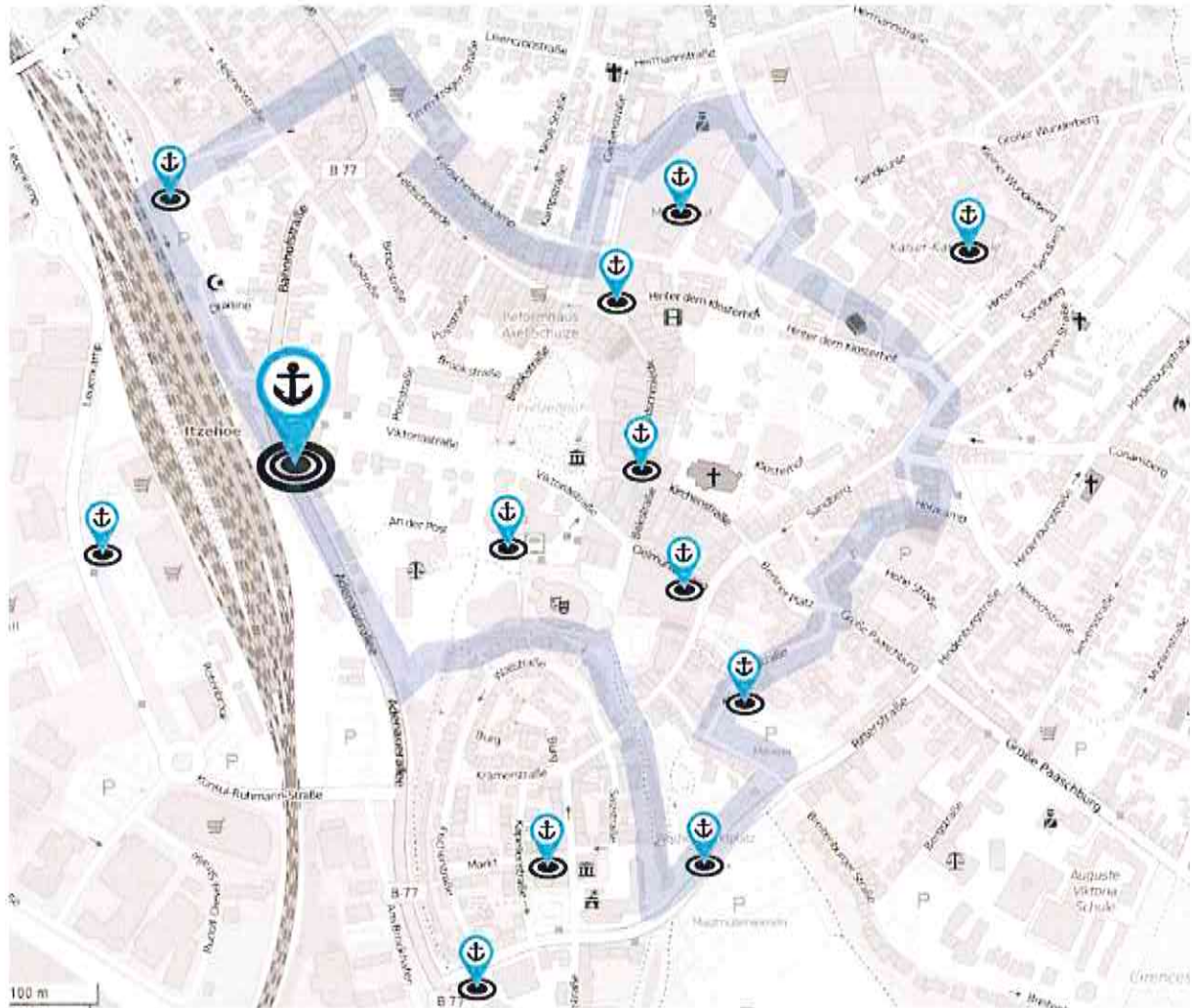


Abbildung 59: Mögliches Konzept zur Entwicklung verschiedener Mobilitätsstationen in Itzehoe



Abbildung 60: Beispiel Mobilpüktchen in Bremen



Abbildung 61: Beispiel Serviceangebot rund ums Fahrrad am Museum Kaltehofe in Hamburg

4.9 Einstufung der Maßnahmen

Die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen können nach ihrer Dringlichkeit und Bedeutsamkeit eingestuft werden (s. Tabelle 2). Dringende Maßnahmen sind solche, die basierend auf den vorherigen Analysen (verkehrliche Analyse und Auswertung der Onlinebeteiligung) z.B. aus Sicht der Verkehrssicherheit als besonders problematisch identifiziert wurden. Dazu zählen die Erhöhung der Barrierefreiheit in den verkehrsberuhigten Bereichen Feldschmiede und Breite Straße sowie die Anbindung der südlichen Parkraumagglomeration mit Hilfe einer gesicherten Querung. Bedeutende Maßnahmen sind solche, die entweder anderen Maßnahmen vorangeschaltet sind und/oder ein enorm hohes Potential für die Erlebnisqualität der Innenstadt bieten. Dazu zählen die Zonierung der Innenstadterschließung, das Vernetzen bedeutender Stadträume und die Abstufung der B77. Die Abstufung der B77 ist ggf. der ergänzenden Maßnahme der ZOB-Verlegung (s. Kap. 4.3., S. 33) vorgeschaltet. Ergänzende Maßnahmen, die weder eine hohe Bedeutsamkeit noch Dringlichkeit aufweisen, aber dennoch Potentiale für den Erlebnisraum Innenstadt bieten, sind die Verlegung des ZOB, die Einrichtung eines Fußgängerleitsystems, eines Parkraumkonzeptes sowie die Berücksichtigung der Hauptadtrouten sowie die Einrichtung von verkehrs-übergreifenden Mobilitätsstationen.

	Kurzfristig umsetzbar	Mittel- bis langfristig umsetzbar
Dringend	Kap. 4.5.4.: Erhöhung der Barrierefreiheit in der Breiten Straße Kap. 4.5.5.: Erhöhung der Barrierefreiheit in der Feldschmiede Kap. 4.5.8.: Anbindung der südlichen Parkraumagglomeration (Integration Stör)	
Bedeutend	Kap. 4.4.: Zonierung der Innenstadterschließung Kap. 4.5.: Vernetzen bedeutender Stadträume (Kap. 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.5.7)	Kap. 4.2.: Abstufung der B77 inkl. Aufwertung des Bahnhofvorplatzes (Kap. 4.5.9), des Dithmarscher Platzes (Kap. 4.5.10) und des Radverkehrsnetzes
Ergänzend	Kap. 4.5.11.: Einrichtung eines Fußgängerleitsystems Kap. 4.6.: Entwicklung eines Parkraumkonzeptes Kap. 4.7.: Berücksichtigung der Hauptadtrouten	Kap. 4.3.: Verlegung des ZOB inkl. Neugestaltung der Viktoriastraße (Kap. 4.5.6) und des Theaterplatzes Kap. 4.8.: Verkehrsträger-übergreifende Mobilitätsstationen

Tabelle 2: Priorisierung der Maßnahmen

LITERATURVERZEICHNIS

FGSV Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR05 [Buch] / Hrsg. Verkehrswesen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und. - Köln : FGSV-Verlag GmbH, 2005.

FGSV Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen Ausgabe 2002 [Buch] / Hrsg. Verkehrswesen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und. - Köln : FGSV Verlag GmbH, 2002.

FGSV Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS [Buch] / Hrsg. Verkehrswesen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und. - Köln : FGSV Verlag GmbH, 2009.

Openstreetmap CC-BY-SA 2.0 über OpenStreetMap.org.

urbanus, Gertz Gutsch Rümenapp Masterplan Verkehr Itzehoe. Verkehrsverhalten - Verkehrssituation Planungsoptionen - Gesamtkonzept [Pdf]/ Hrsg. Stadt Itzehoe, 2015.

urbanus, PGV Masterplan Fahrradverkehr - Ergebnisbericht [Pdf]/ Hrsg. Stadt Itzehoe, 2011.

Statistikamt Nord Einwohnerentwicklung in den Gemeinden Schleswig-Holsteins. Endgültige Ergebnisse zum 31.12.2014 auf Basis des Zensus 2011 [Excel]. Korrektur; Herausgegeben am 30.11.2015.
Stand: 31.12.2013