

Mobilitätskonzept Heiligenhafen Abschlusspräsentation

Dr.-Ing. Michael Großmann

Dipl.-Ing. Torsten Schubert

Eric Köster M. Sc.

Heiligenhafen, den 11. August 2025

Agenda

Beginn 17:00 Uhr

1. Begrüßung durch den Bürgermeister
2. Vorstellung des Mobilitätskonzeptes
3. Zeit für Fragen (und Antworten)

Ende ca. 18:30 Uhr

Begrüßung durch den Bürgermeister

Mobilitätskonzept

1. Ein kurzer Rückblick

- a) Leitbild
- b) Bestandsanalyse sowie Mängel und Potenziale

2. Mobilitätskonzept

- a) Städtebau
- b) Fußverkehr
- c) Radverkehr
- d) Öffentlicher Verkehr
- e) Kfz-Verkehr
- f) Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

Ein kurzer Rückblick

Zielkonzept

Wertziele

- allgemeine Zielformulierung, die die allgemeinen Leitbilder und Zielvorstellungen in der Mobilitätsplanung aufgreifen

- Unversehrtheit / Verkehrssicherheit
- Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer
- Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
- Nachhaltigkeit und Klimaschutz
- Konkretisierung, Evaluierung, Fortschreibung und institutionelle Verankerung
- Information, Kommunikation und Partizipation

Zielkonzept

Planungsorientierte Handlungsziele

- ... konkretisieren die Wertziele auf lokaler Ebene
- ... bilden zusammen mit den Wertzielen die Grundlage der Bewertung des Bestandes und der Ableitung der Maßnahmen

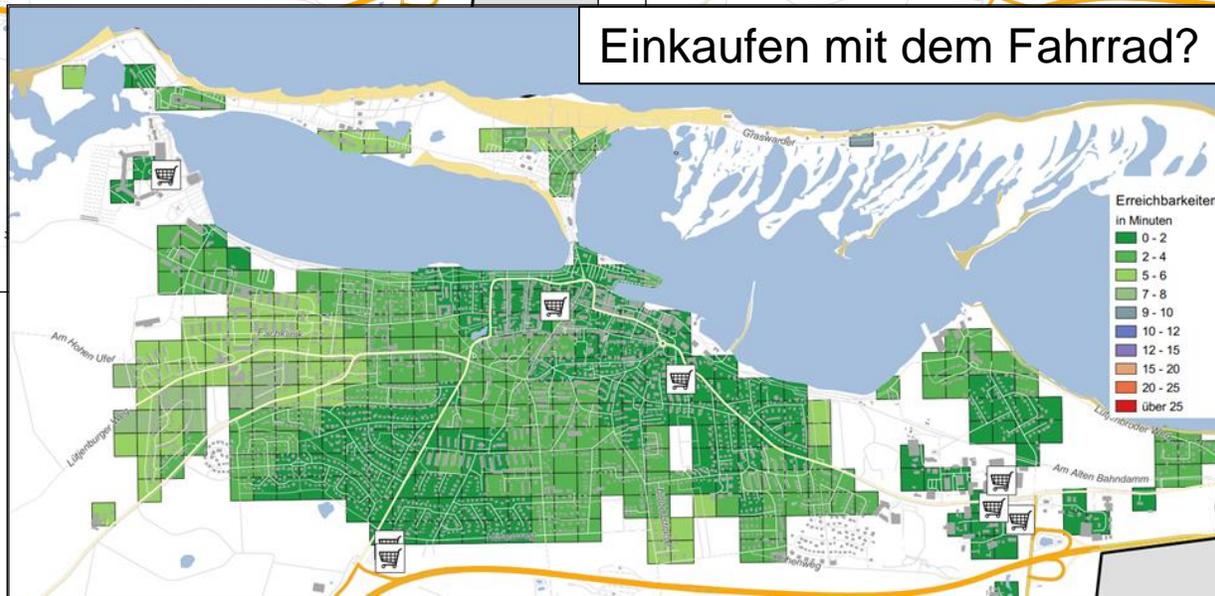
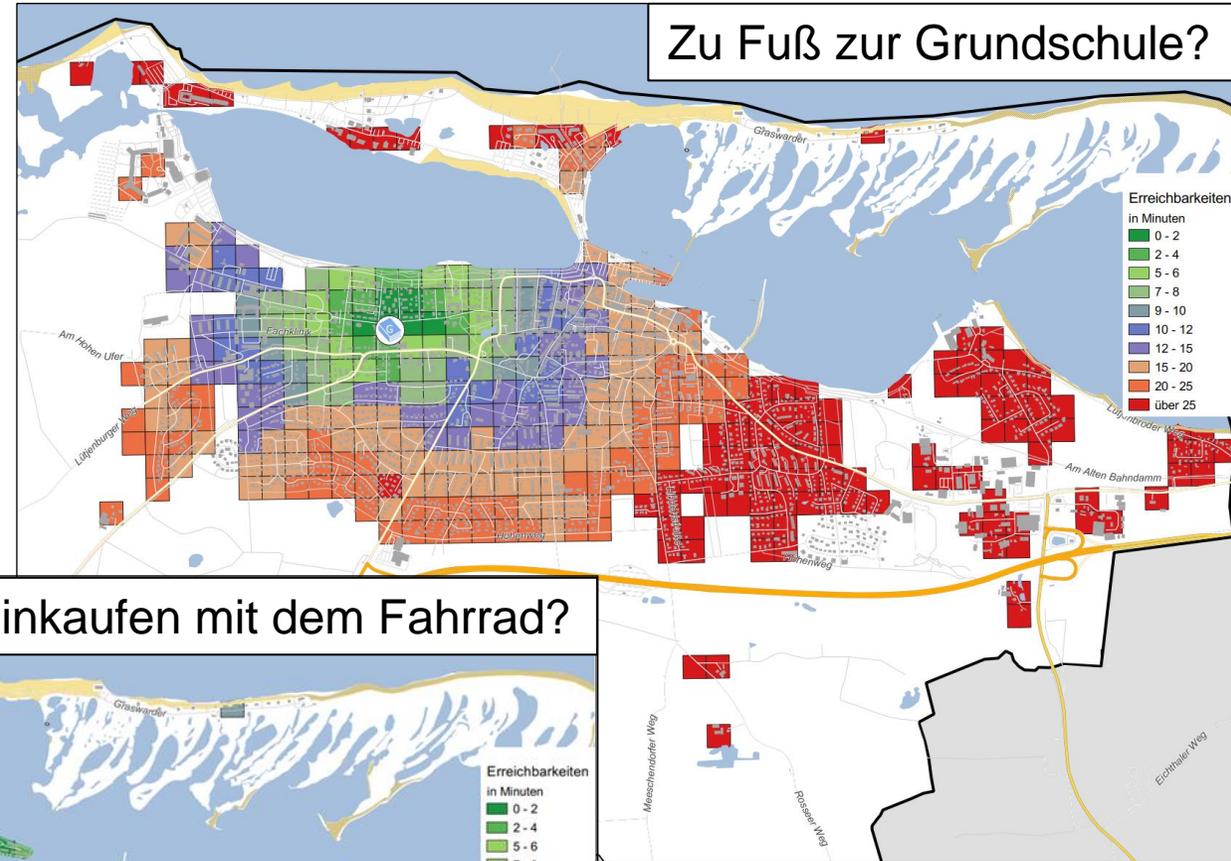
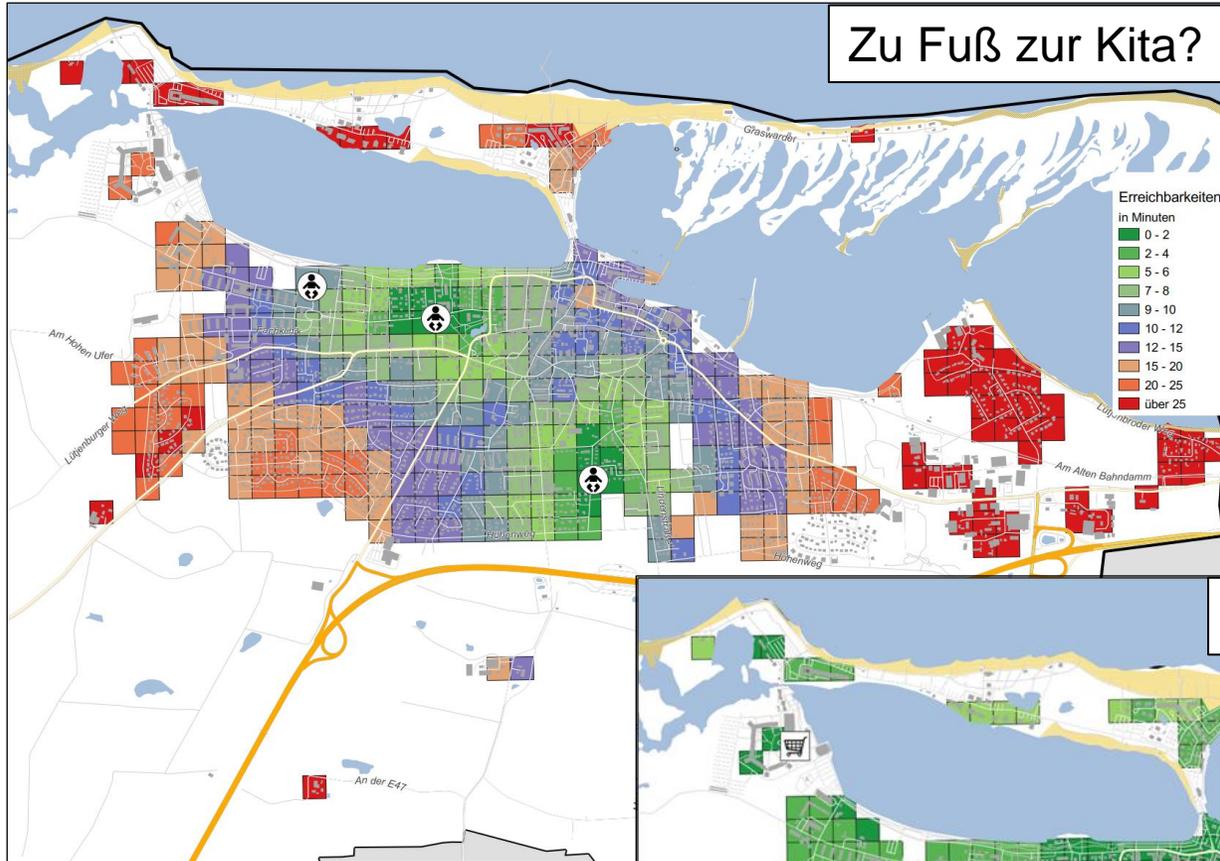
1. Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung (Wechselwirkung zur Stadtplanung)
2. Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes
3. Effiziente Abwicklung des Stadtverkehrs
4. Nachhaltige Angebote für den touristischen Verkehr
5. Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr
6. Vernetzung der Verkehrssysteme
7. Attraktivierung des Straßenraums

Zielkonzept

1. Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes

1. Fuß- und Radverkehr als tragende Säule des Stadtverkehrs.
2. Umfassende Berücksichtigung der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs bei allen Straßenplanungen.
3. Schaffung moderner und quantitativ ausreichender Abstellangebote im Radverkehr in der Innenstadt und an anderen wichtigen Orten.
4. Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Innenstadt auf flächendeckend 30 km/h
5. Passgenauer und flächendeckender Ausbau des städtischen Nahverkehrs (inkl. Bahnhof Heiligenhafen-Großenbrode)
6. Shared Mobility als wichtige Ergänzung zum klassischen öffentlichen Verkehr
7. Sensibilisierung für die eigene Verkehrsmittelwahl. Attraktive Angebote im Schülerverkehr zu Fuß mit dem Fahrrad und mit dem Bus
8. Stärkere Berücksichtigung einer älter werdenden Bevölkerung in der Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung

Untersuchungen der innerstädtischen Erreichbarkeit



jeweils: auf Grundlage der Erreichbarkeitsanalyse in der Metropolregion Hamburg;
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Bestandsbeschreibung Fußverkehr



Attraktive(re) Anlagen
im Umfeld des
Binnensees und in der
Innenstadt

Gehwege mit Nutzungskonflikten!
und oft zu schmal

oft in den Wohngebieten



Bestandsbeschreibung Radverkehr



Binnenseeradweg als Muster für zeitgemäße Radverkehrsplanung



Gehweg – Radfahrer frei an Hauptverkehrsstraßen



Straßenunabhängige Wege als attraktive Alternativen

Linienbusverkehr



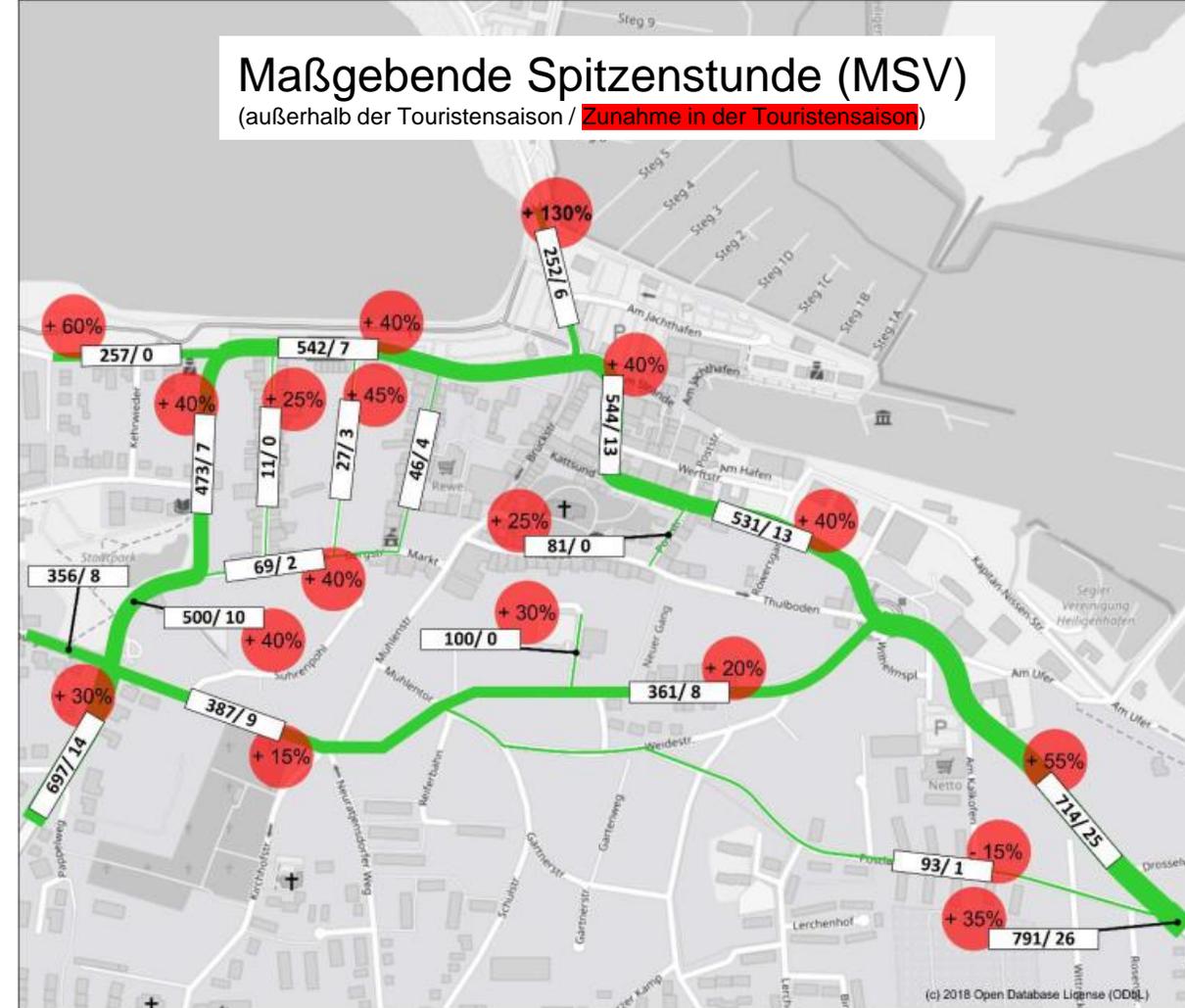
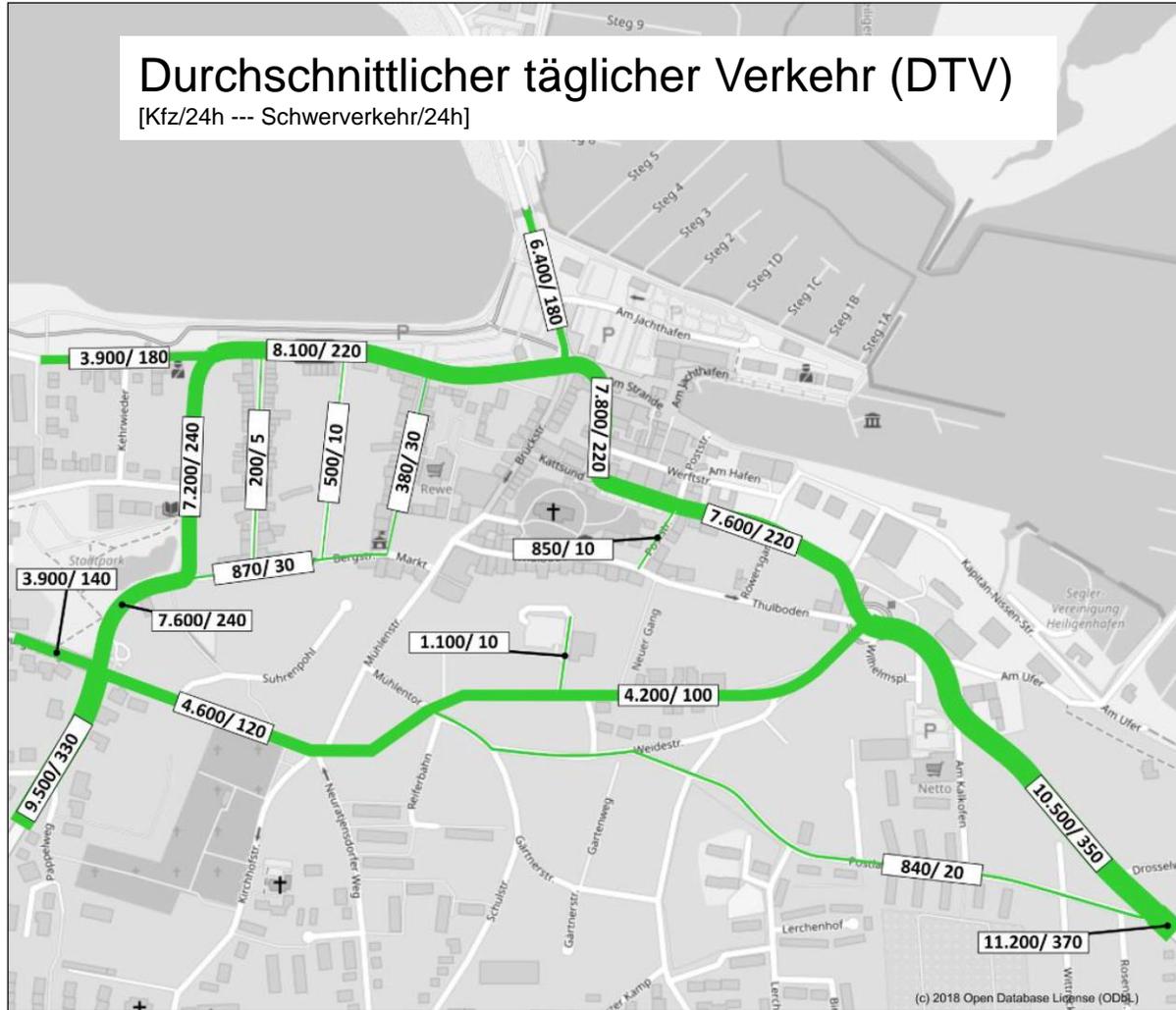
gute/ausreichende
Erschließungsqualität

Angebotsqualität mit
Verbesserungspotenzial
(räumlich und zeitlich)

Kostenloser Stadtverkehr mit Vorbildcharakter



Kfz-Verkehr (-sstärken)



(Verkehrskonzept für das Fördergebiet „Innenstadt“, 2021)

(Verkehrskonzept für das Fördergebiet „Innenstadt“, 2021)

Kfz-Verkehr



Foto: © SBI GmbH

Teilweise hohe Verkehrsstärken

Zeitweise hoher Parkdruck im Innenstadtbereich



Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

Konkurrenz der Verkehrsströme an den „Ampeln“

Maßgebende Handlungsfelder

- Steigerung der Angebotsqualität für Fußgänger,
- Erhöhung der Angebotsqualität und der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Schaffung einer klaren Netzkonzeption und Definition von städtischen Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen,
- Steigerung der Nutzbarkeit des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel durch Schaffung bzw. Ausbau qualitativ hochwertiger und sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder,
- Abbau von Barrieren im Verkehrsnetz und beim Übergang zwischen Verkehrsmitteln unter anderem durch Schaffung attraktiver und barrierefreier Haltestellen,
- Anpassung bzw. Steuerung des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage vor dem Hintergrund der Leitprinzipien des Zielkonzepts,
- Förderung und Ausbau alternativer Mobilitätsformen sowie von Sharingkonzepten,
- Integration von E-Ladeinfrastruktur im ruhenden Verkehr und
- angemessene Berücksichtigung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs unter Berücksichtigung der Ziele der Mobilitätswende.

Mobilitätskonzept – Städtebau

Städtebau

- Enge Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung nach dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“
- Berücksichtigung ausreichender Verkehrsflächen in der Bauleitplanung, die auch zusätzliche/neue Aspekte berücksichtigt
 - Begrünung / Versickerung / Starkregenvorsorge → Blau-Grüne Infrastruktur
- Städtebaulicher Rahmenplan für den Innenstadtbereich als maßgebender Handlungsleitfaden im Zentrum
 - Umgestaltung Kapitän-Willi-Freter-Platz
 - Umgestaltung Marktplatz
 - Umgestaltung Wilhelmsplatz

Mobilitätskonzept – Fußverkehr

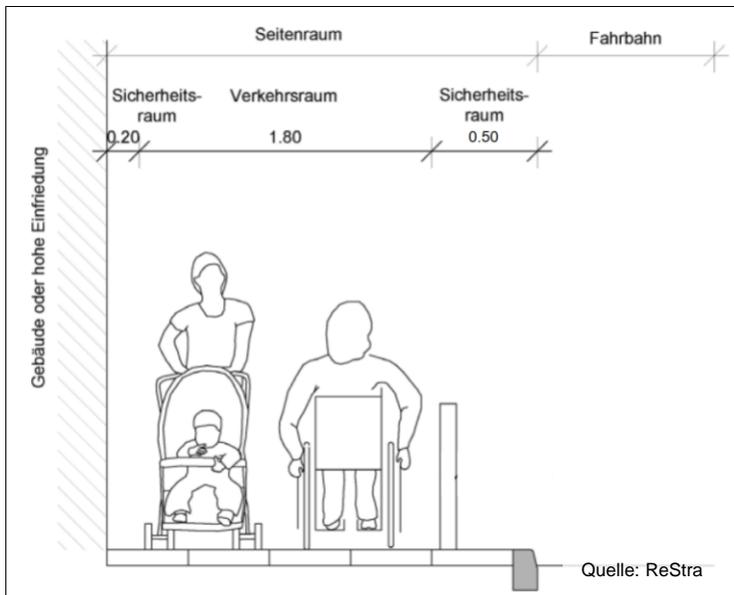
Fußverkehr

- Teilräumliche Betrachtungen im Stadtgebiet erforderlich:
 - Innenstadtbereich
 - Binnensee
 - Grund- und weiterführende Schulen
 - Seniorenresidenzen
Lütjenbroder Weg und Lütjenburger Weg
 - Periphere Einkaufsstandorte
Bergstraße und Sundweg



Fußverkehr

- Baukasten Fußverkehr
- Längsverkehr



Fußverkehr

- Baukasten Fußverkehr
- Querverkehr, Einmündungen und Kreuzungen
- Fußgängerfreundliche Kreuzungen
- Möblierung und Wegweisung
- Barrierefreiheit
- Unterhaltung und Pflege

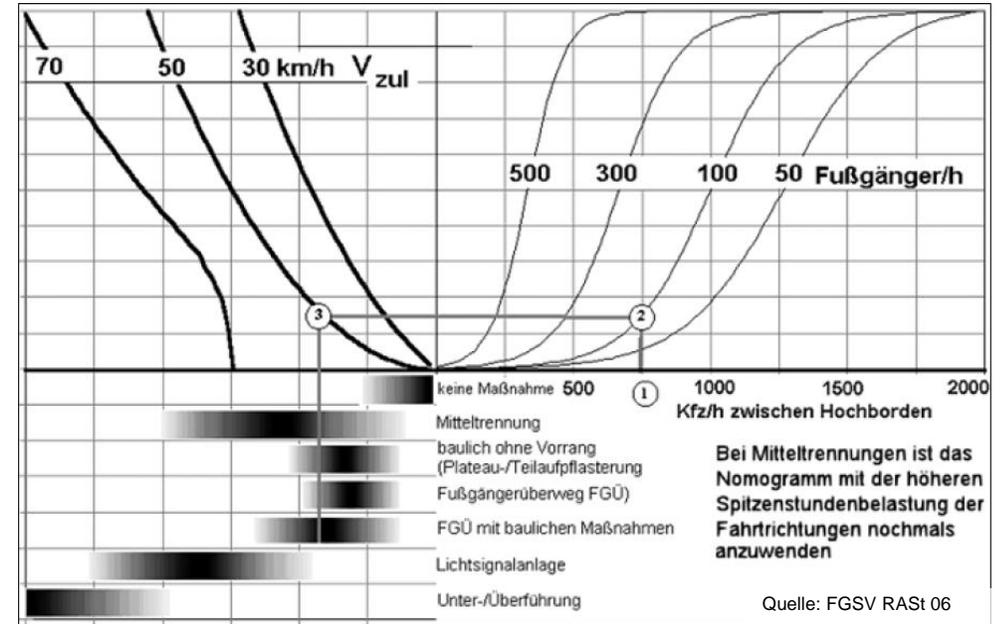
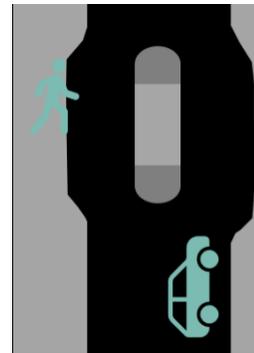
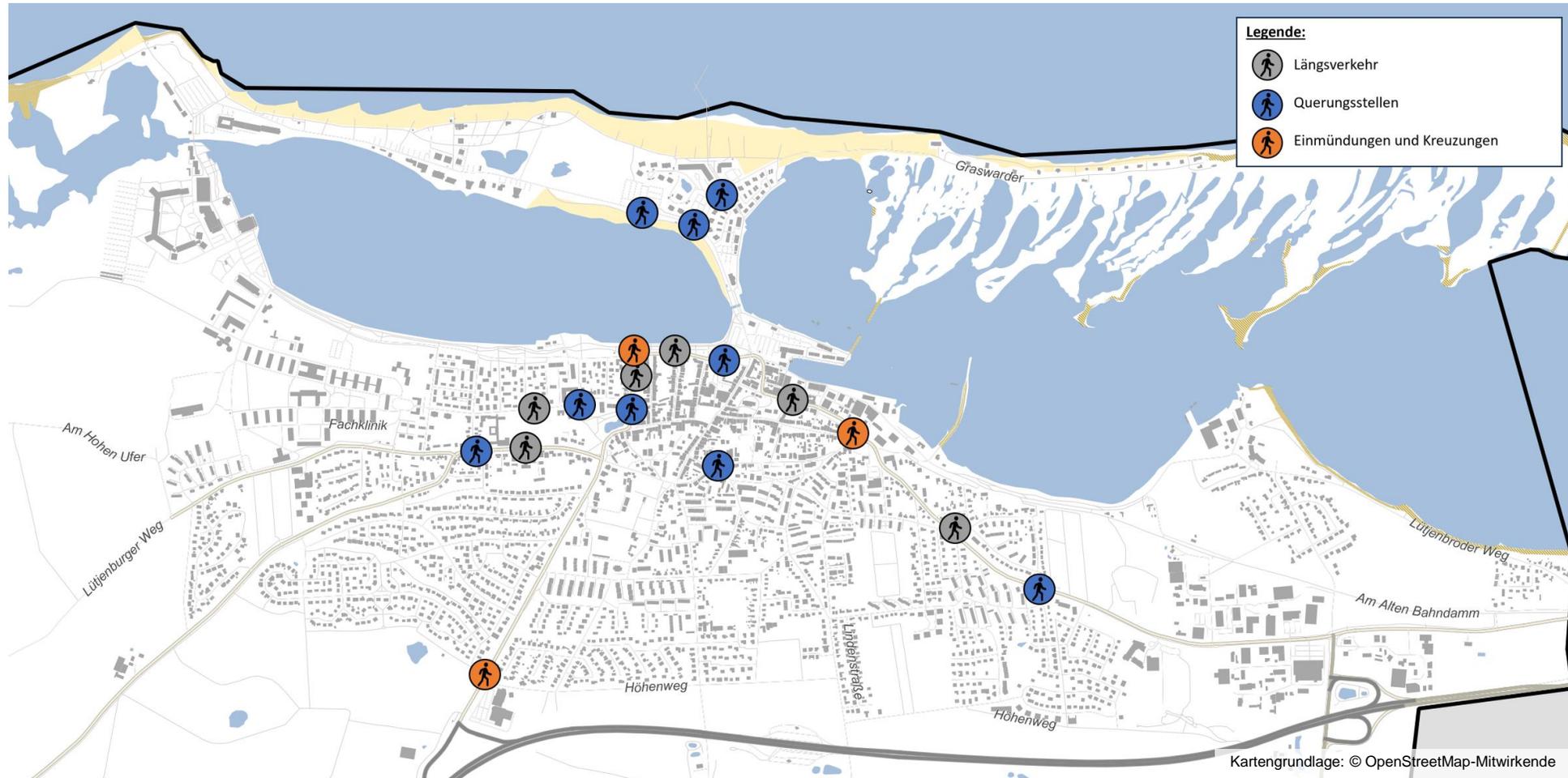


Foto: © SBI GmbH



Fußverkehr

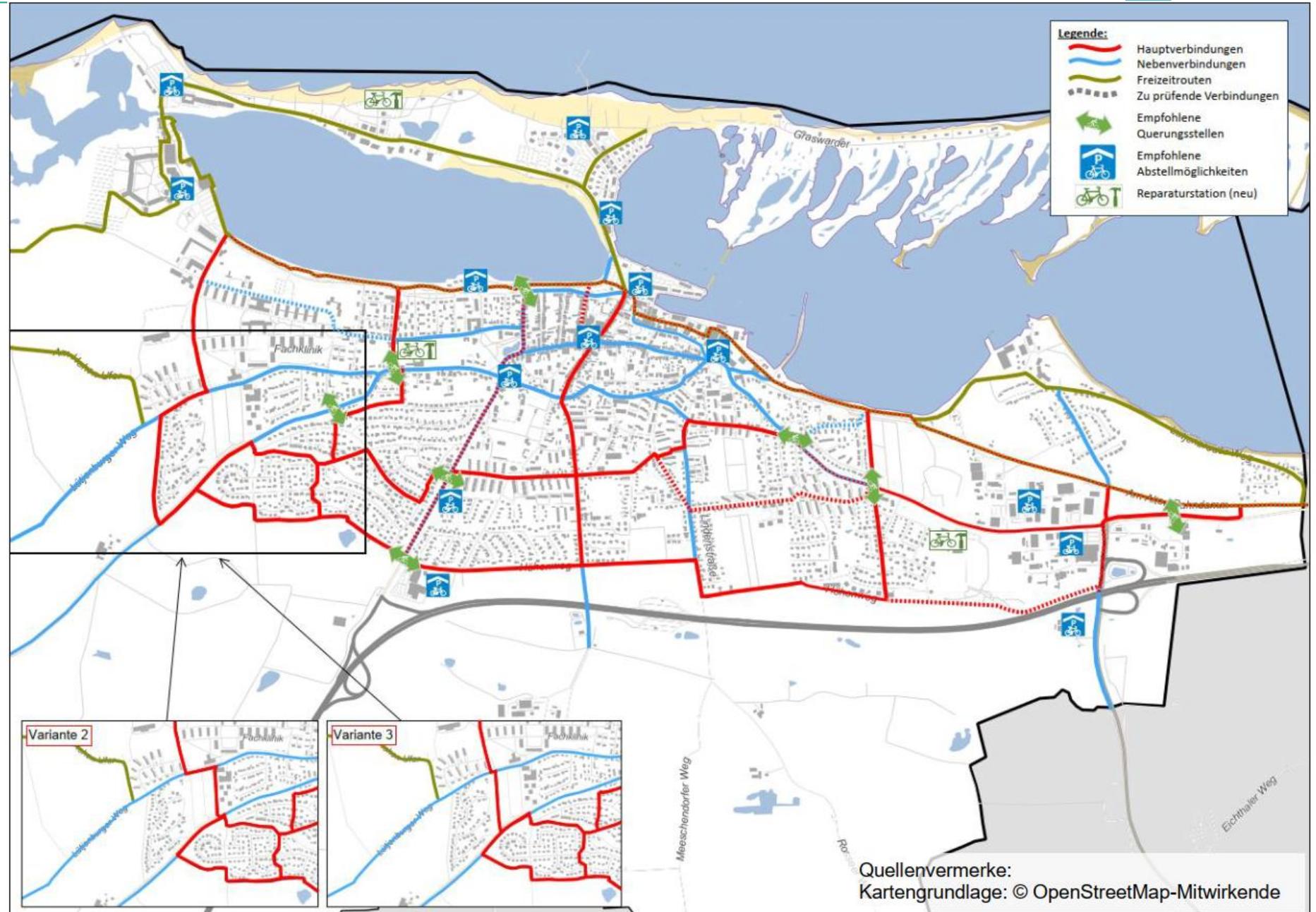
- Einzelmaßnahmen



Mobilitätskonzept – Radverkehr

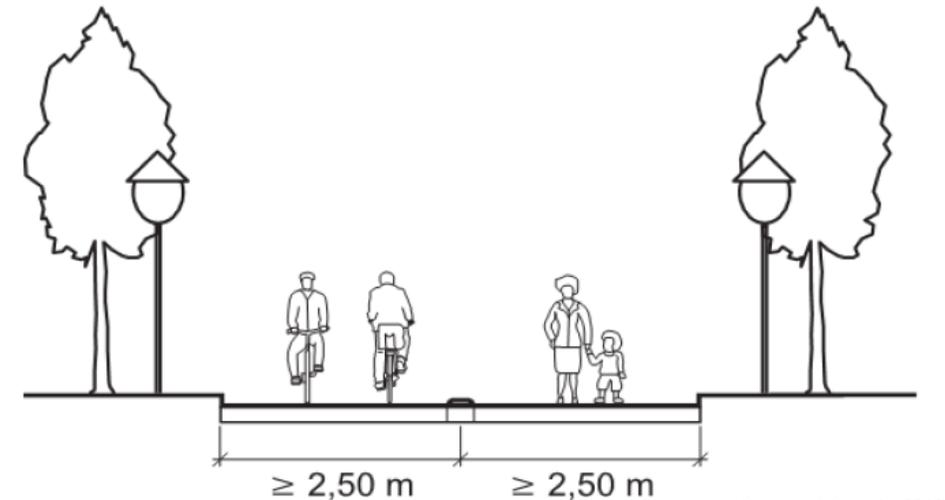
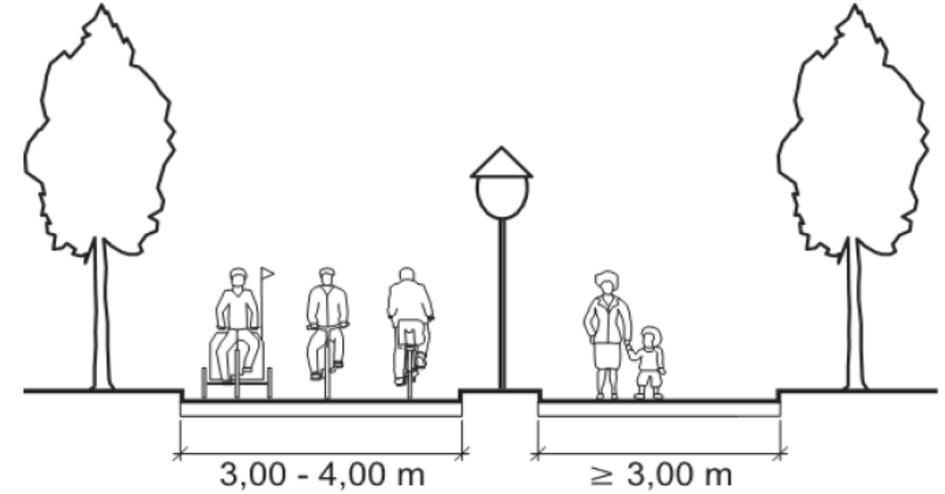
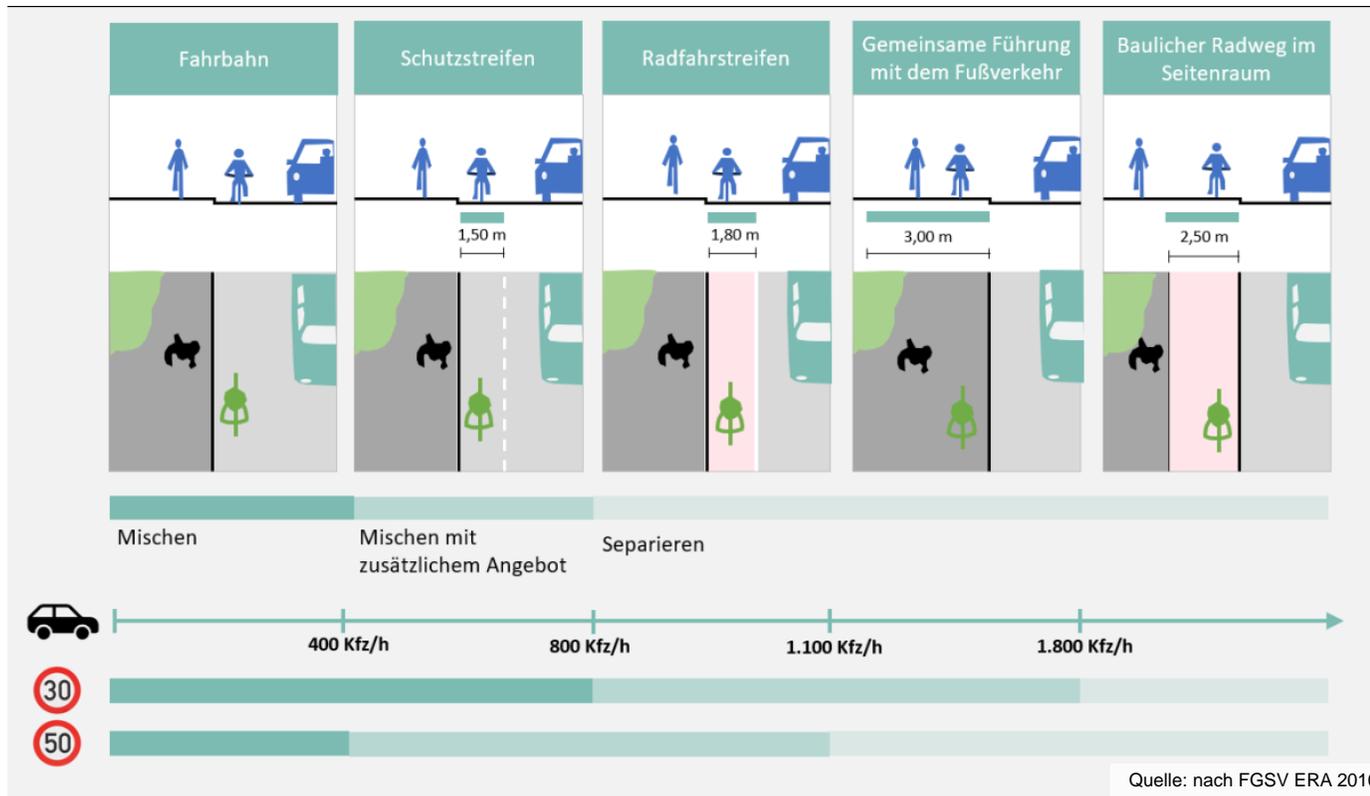
Radverkehr

- Netzkonzeption



Radverkehr

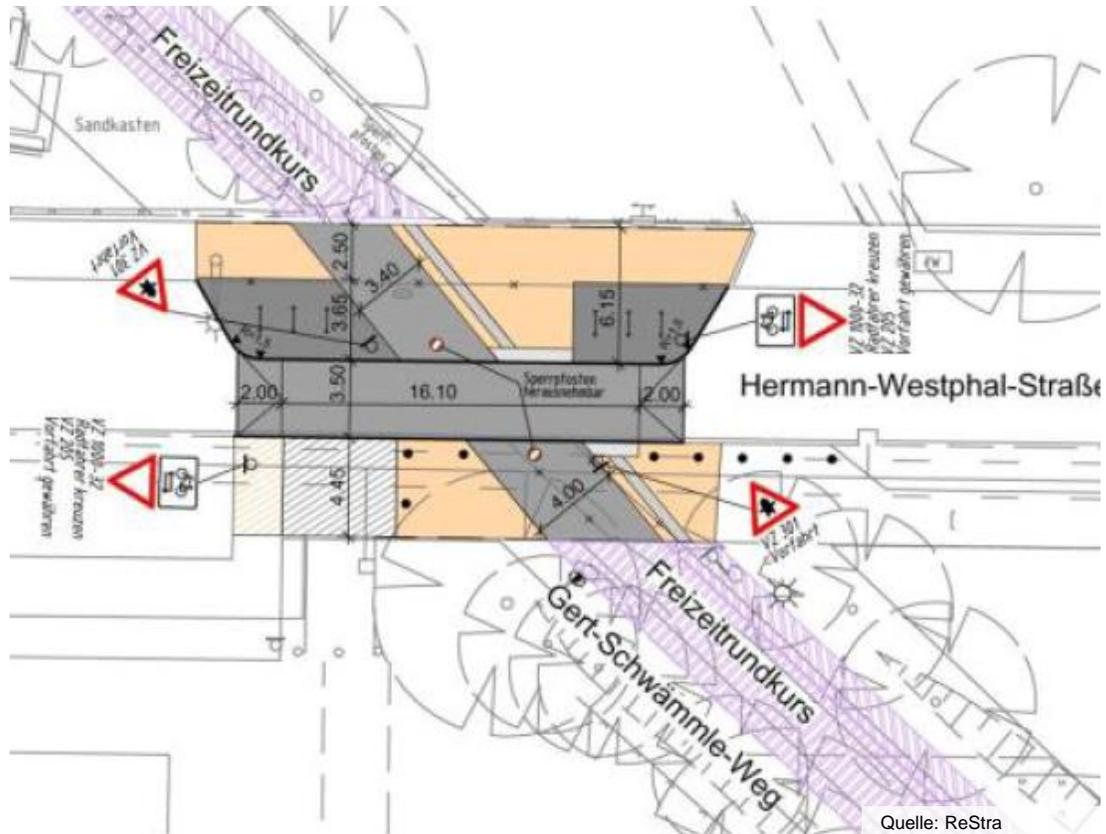
- Baukasten Radverkehr
- Arten der Radverkehrsführung



Quelle: FGSV ERA 2010

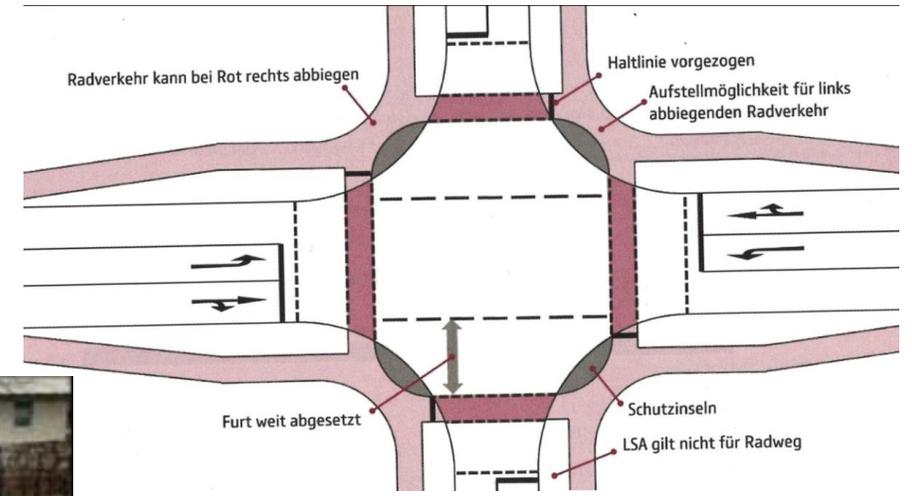
Radverkehr

- Baukasten Radverkehr
- Querverkehr



Radverkehr

- Baukasten Radverkehr
- Gestaltung von Einmündungen und Kreuzungen



Quelle: FGSV Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannter „geschützter Kreuzung“ 2021



Foto: © SBI GmbH



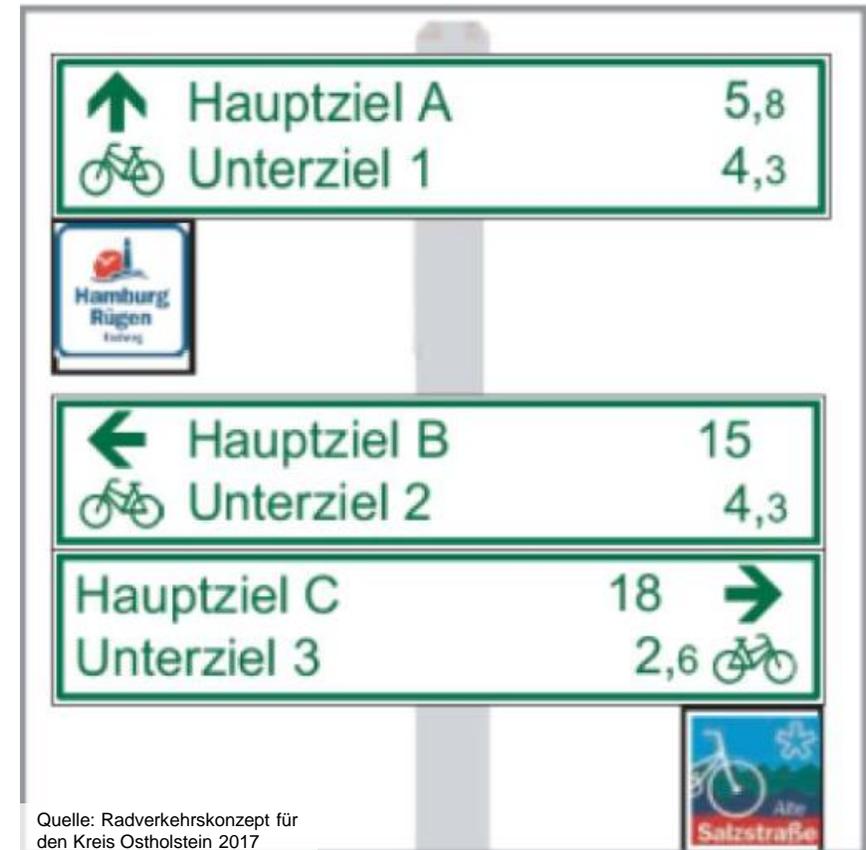
Foto: © SBI GmbH



Foto: © SBI GmbH

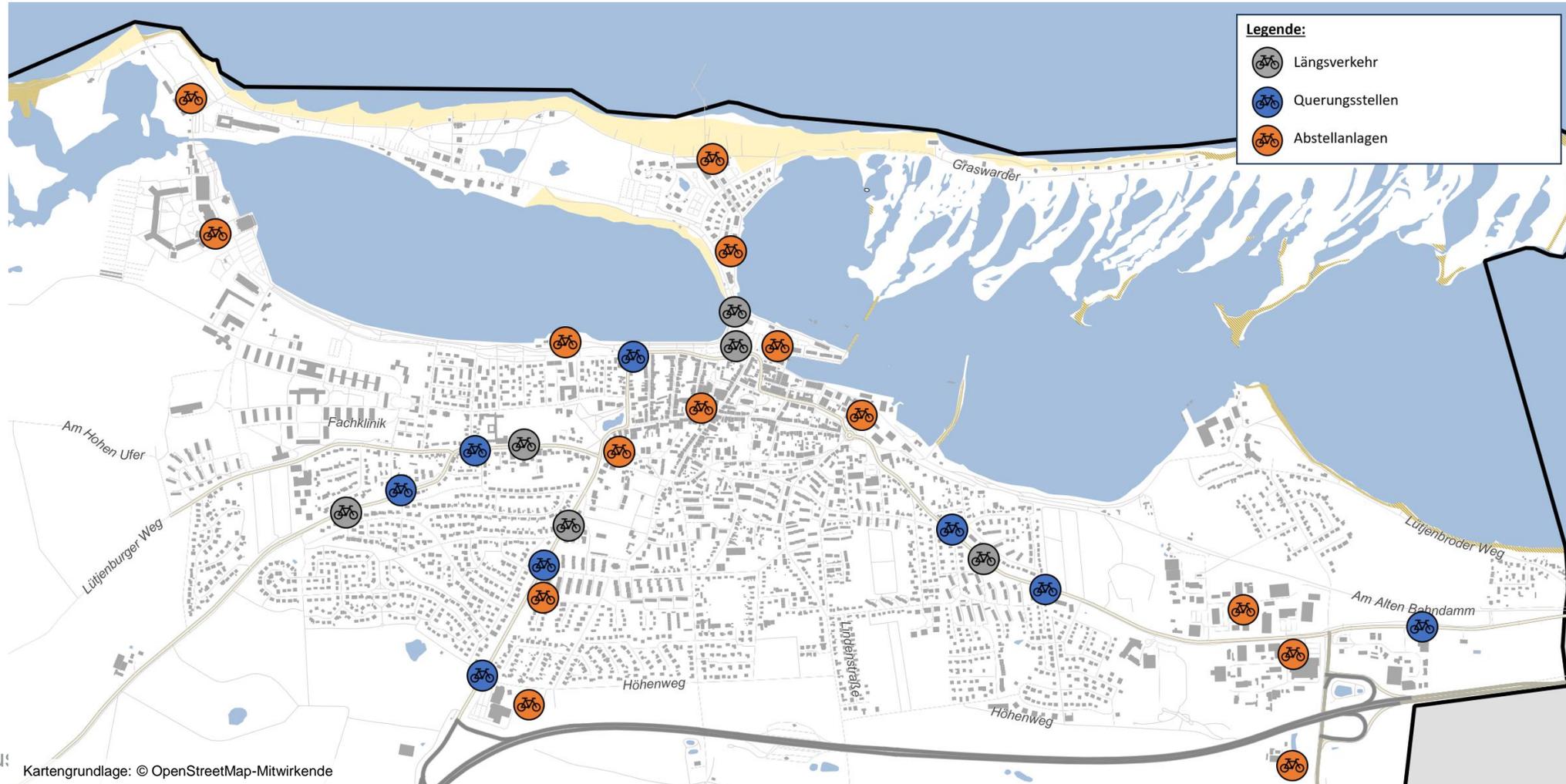
Radverkehr

- Baukasten Radverkehr
 - Ausstattung und Fahrradabstellanlagen
 - Wegweisung



Radverkehr

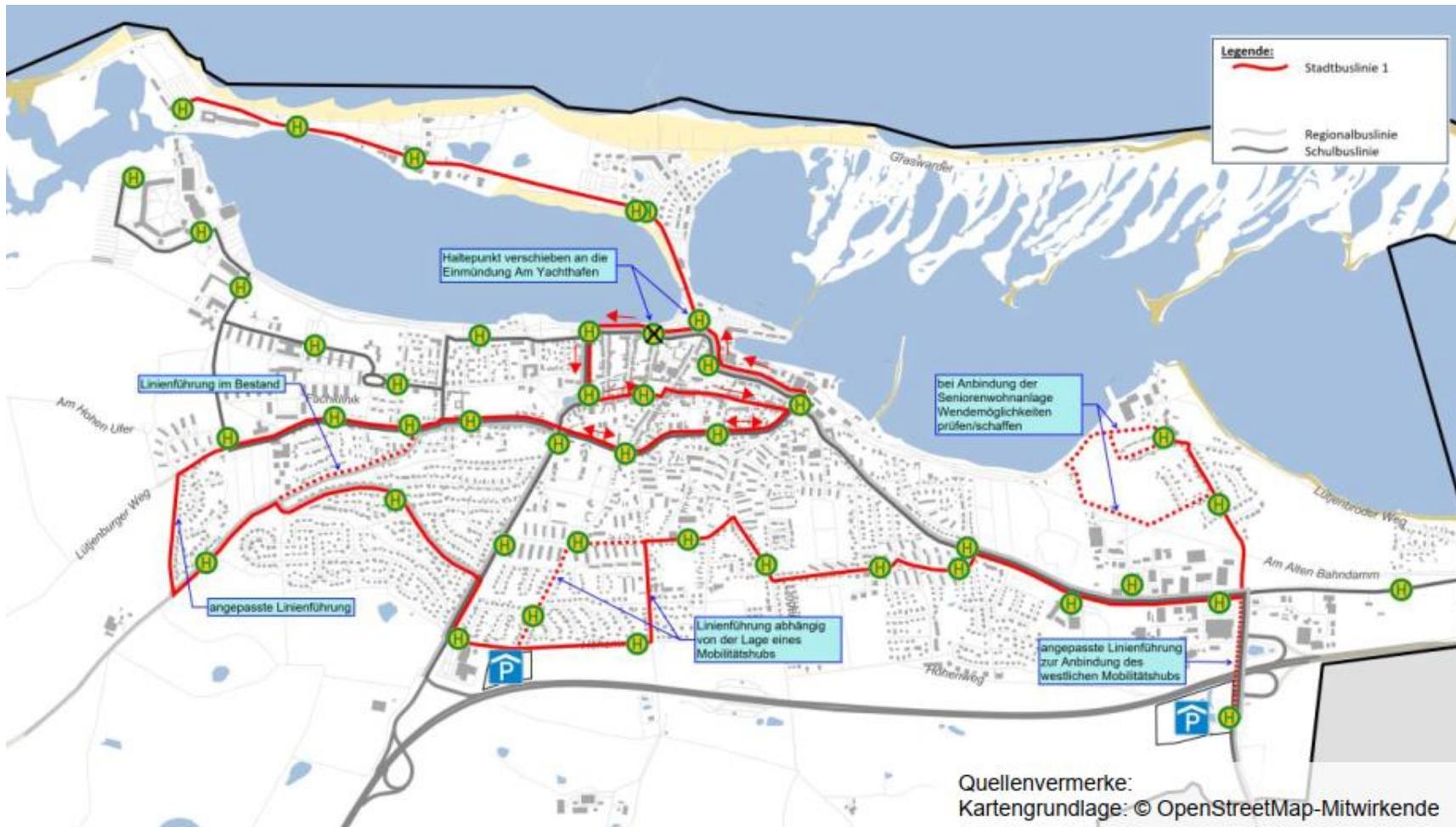
- Einzelmaßnahmen



Mobilitätskonzept – Öffentlicher Verkehr

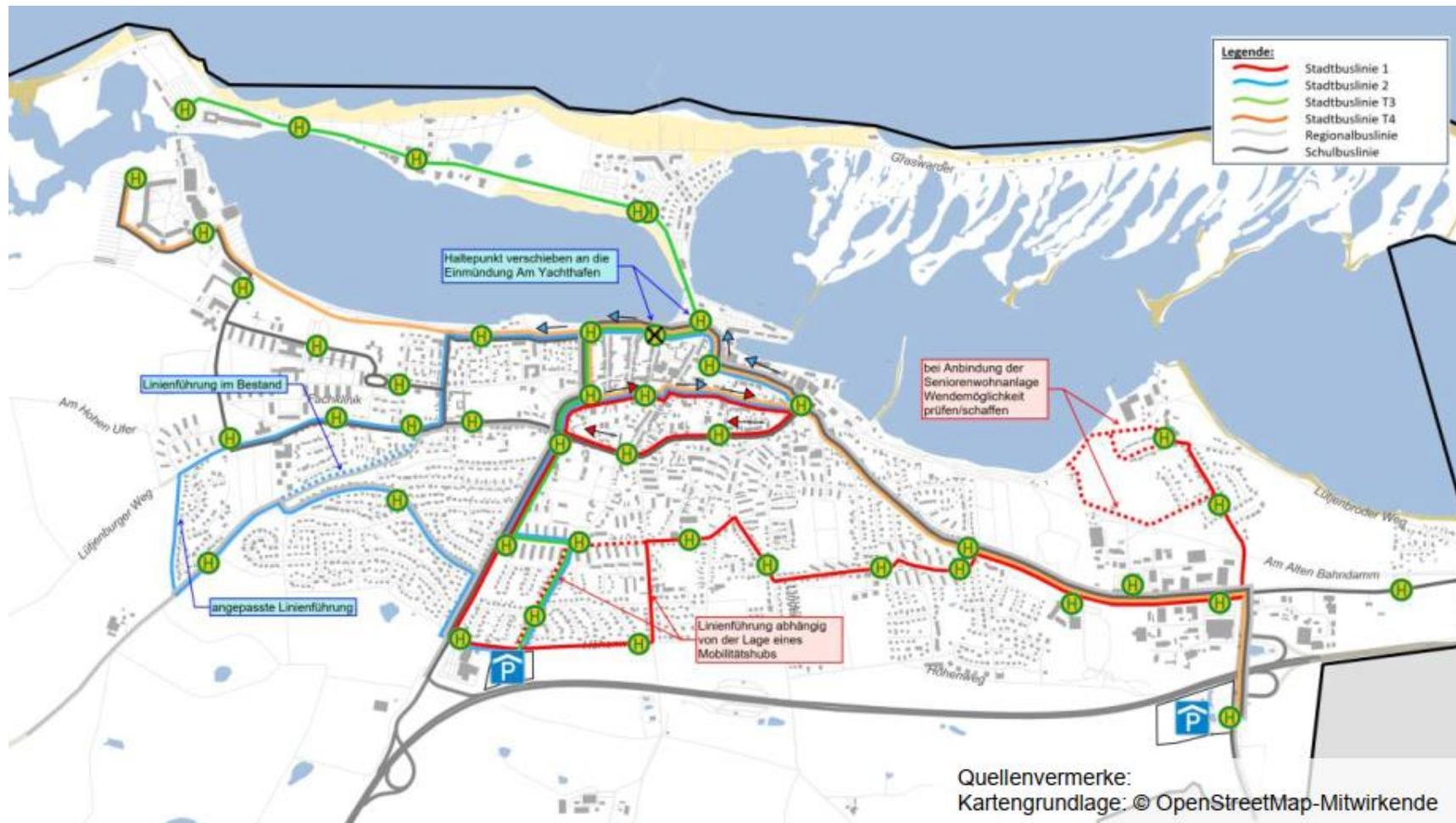
Öffentlicher Verkehr

- Netzkonzeption in zwei Varianten – hier: „eine Stadtbuslinie“



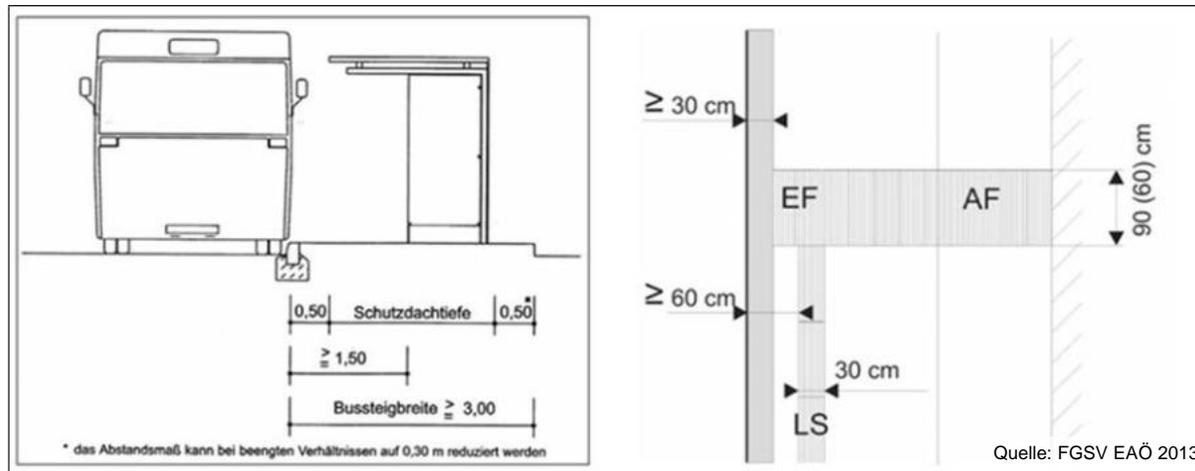
Öffentlicher Verkehr

- Netzkonzeption in zwei Varianten – hier „2+2 Stadtbuslinien“



Öffentlicher Verkehr

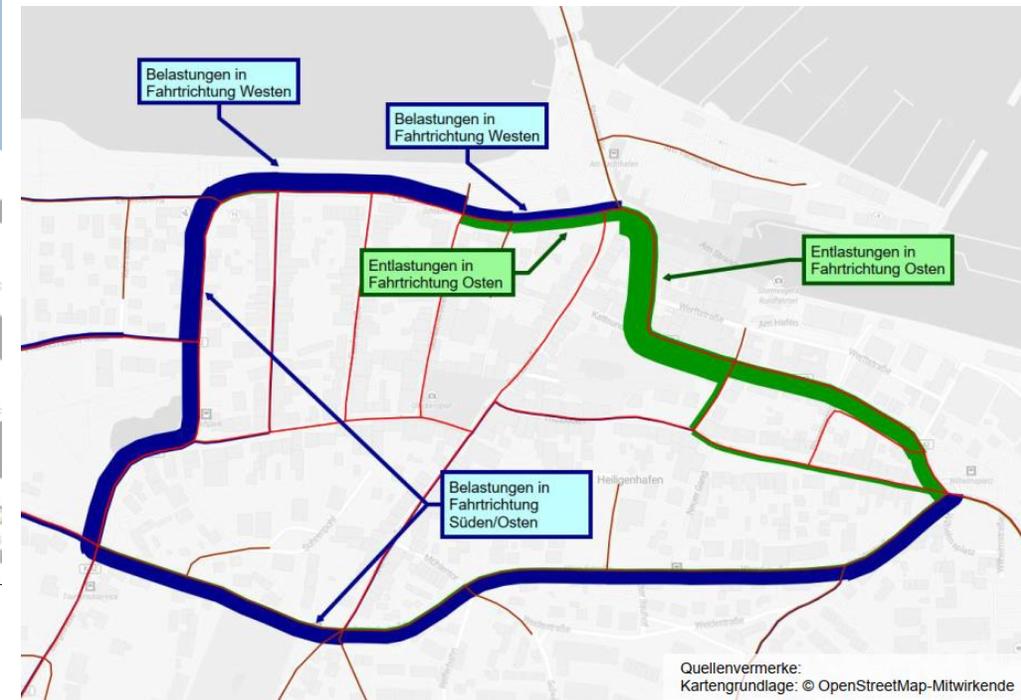
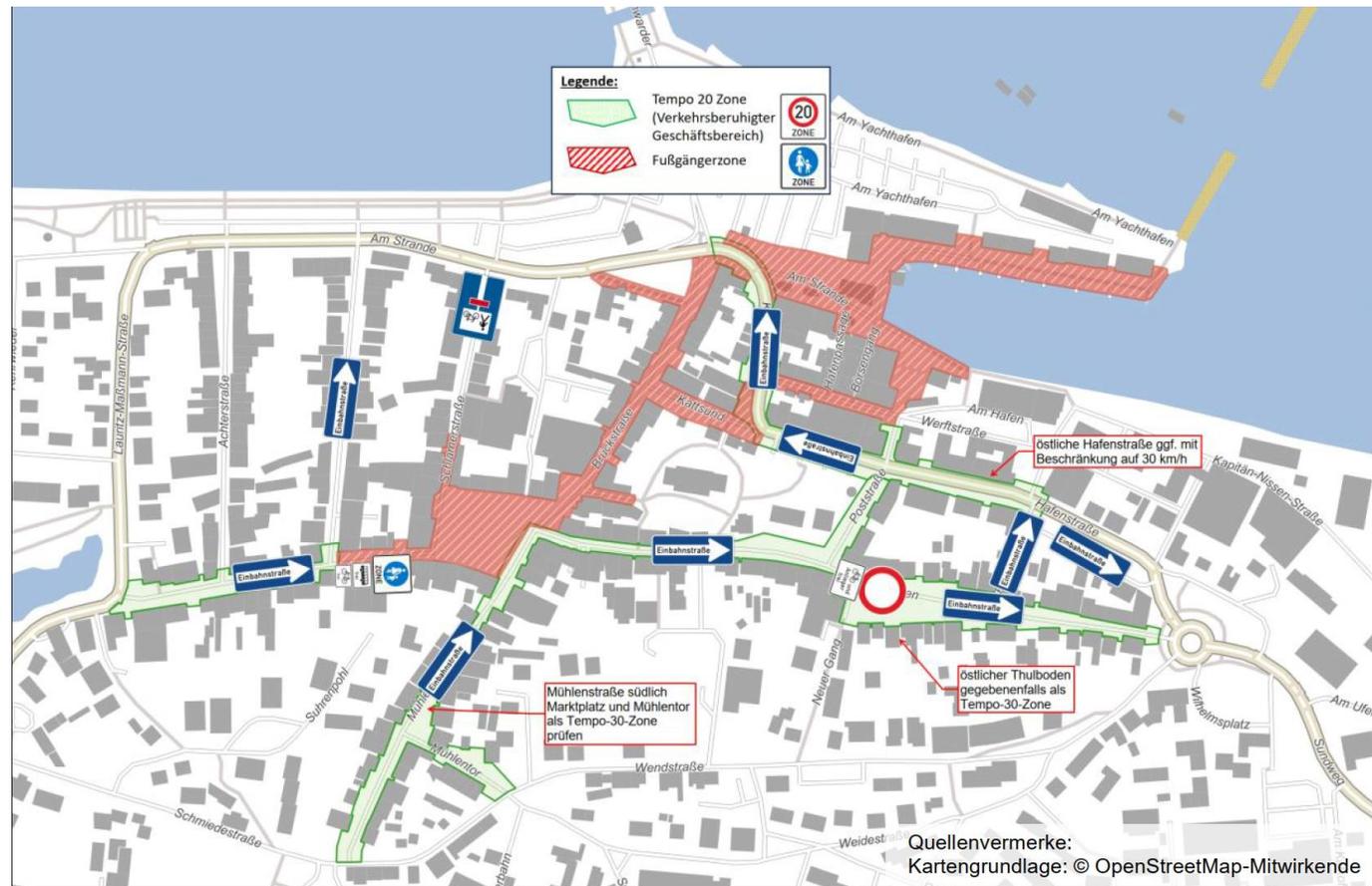
- Baukasten Öffentlicher Verkehr
 - Haltestellenausstattung



Mobilitätskonzept – Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr

- Netzkonzeption



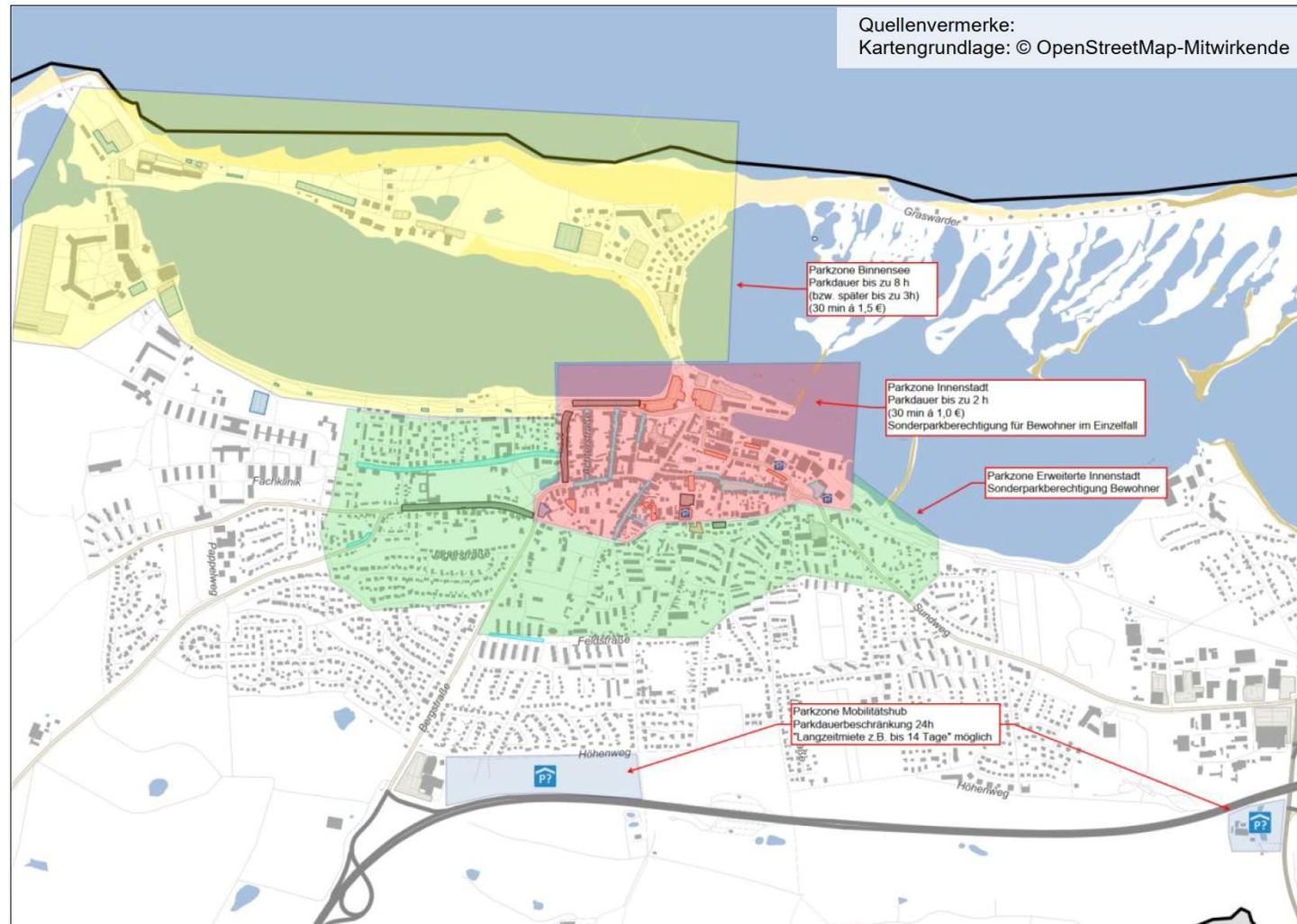
Kfz-Verkehr

- Parkraumkonzept



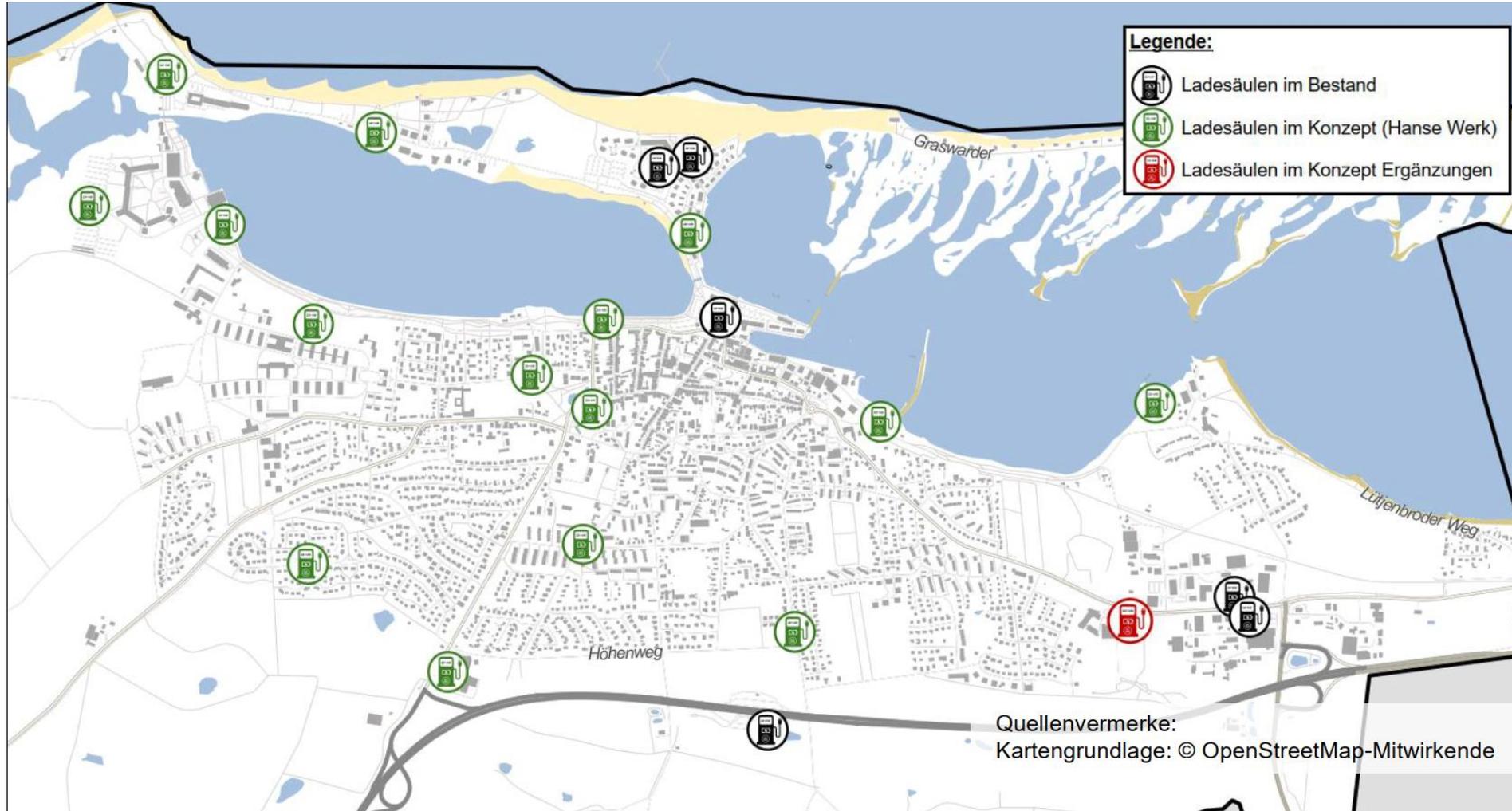
Kfz-Verkehr

- Parkraumkonzept



Kfz-Verkehr

- Elektromobilität



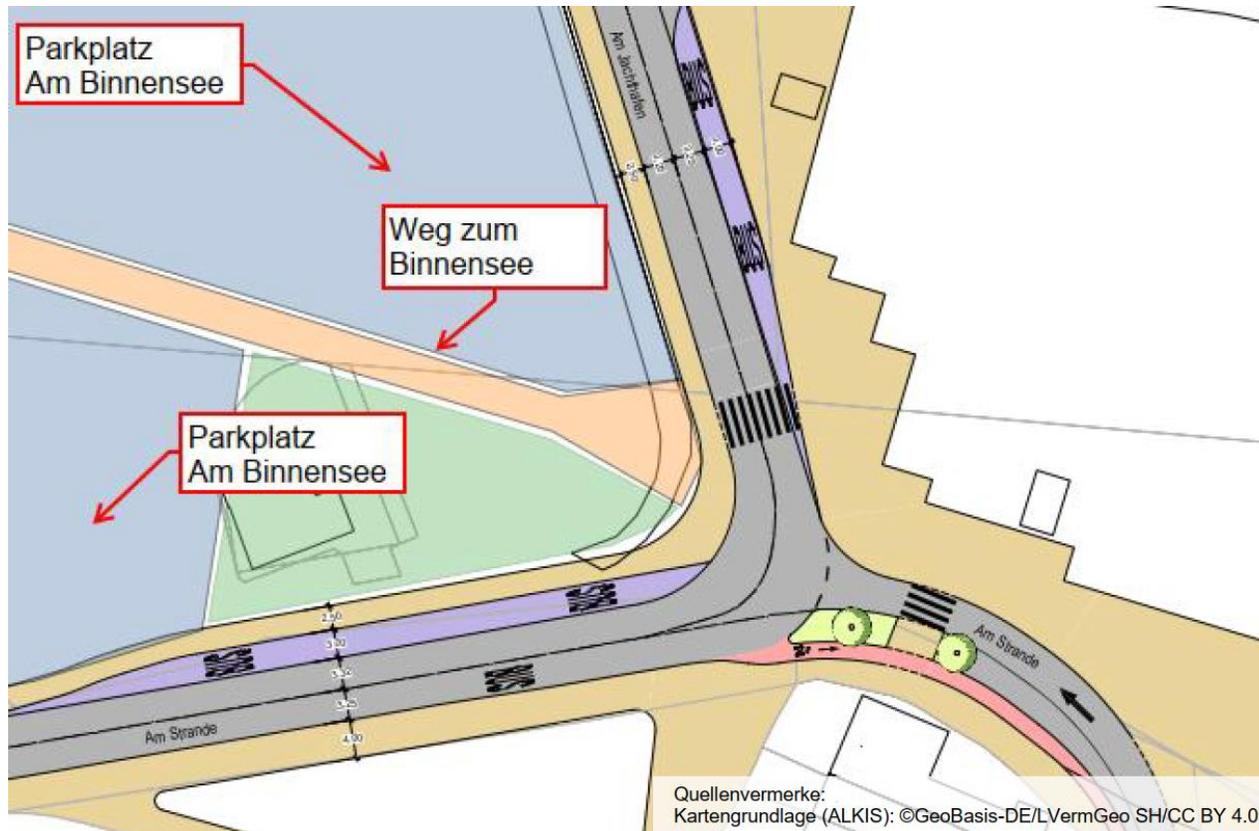
Kfz-Verkehr

- Einzelmaßnahmen – hier: Hafenstraße / Kiekut



Kfz-Verkehr

- Einzelmaßnahmen – hier: Am Strande / Kiekut / Am Jachthafen

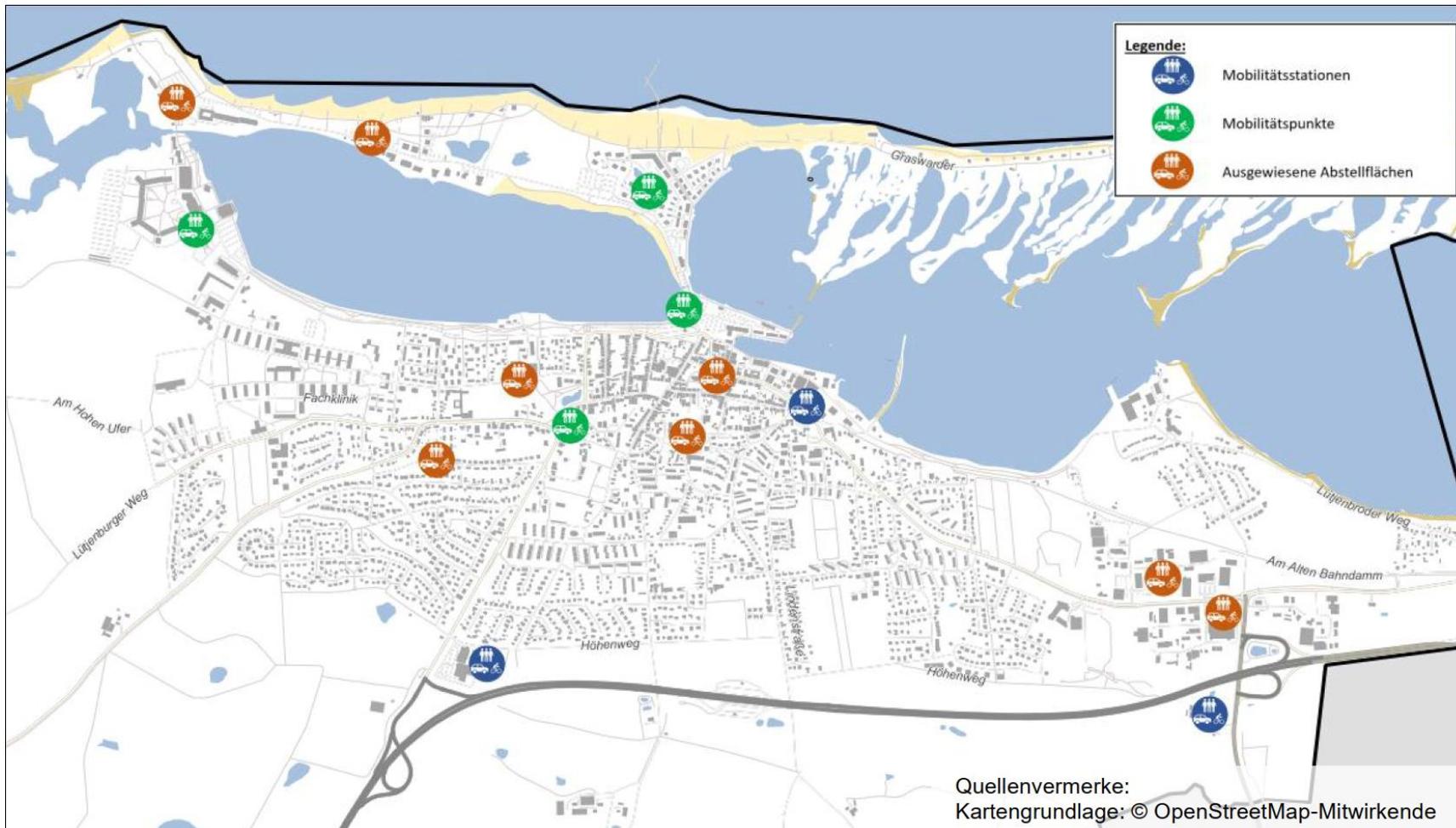


Mobilitätskonzept – Verknüpfung / neue Mobilitätsformen

11. August 2025

Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

- Netz- bzw. Angebotskonzeption



Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

- Mobilitätsstationen
 - Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel an zentralen Orten
 - Zusätzliche Serviceangebote (z.B. Toiletten, dynamische Fahrgastinformationen usw.)
- Mobilitätspunkte
 - Kleinere Verknüpfungspunkte dezentral im Quartier
- Abstellflächen
 - definierte Abstellflächen für Sharingangebote insbesondere für Micromobilität (z.B. E-Scooter)

Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

- Baukasten Verknüpfung der Verkehrsmittel
 - Stationen für Sharingangebote



Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

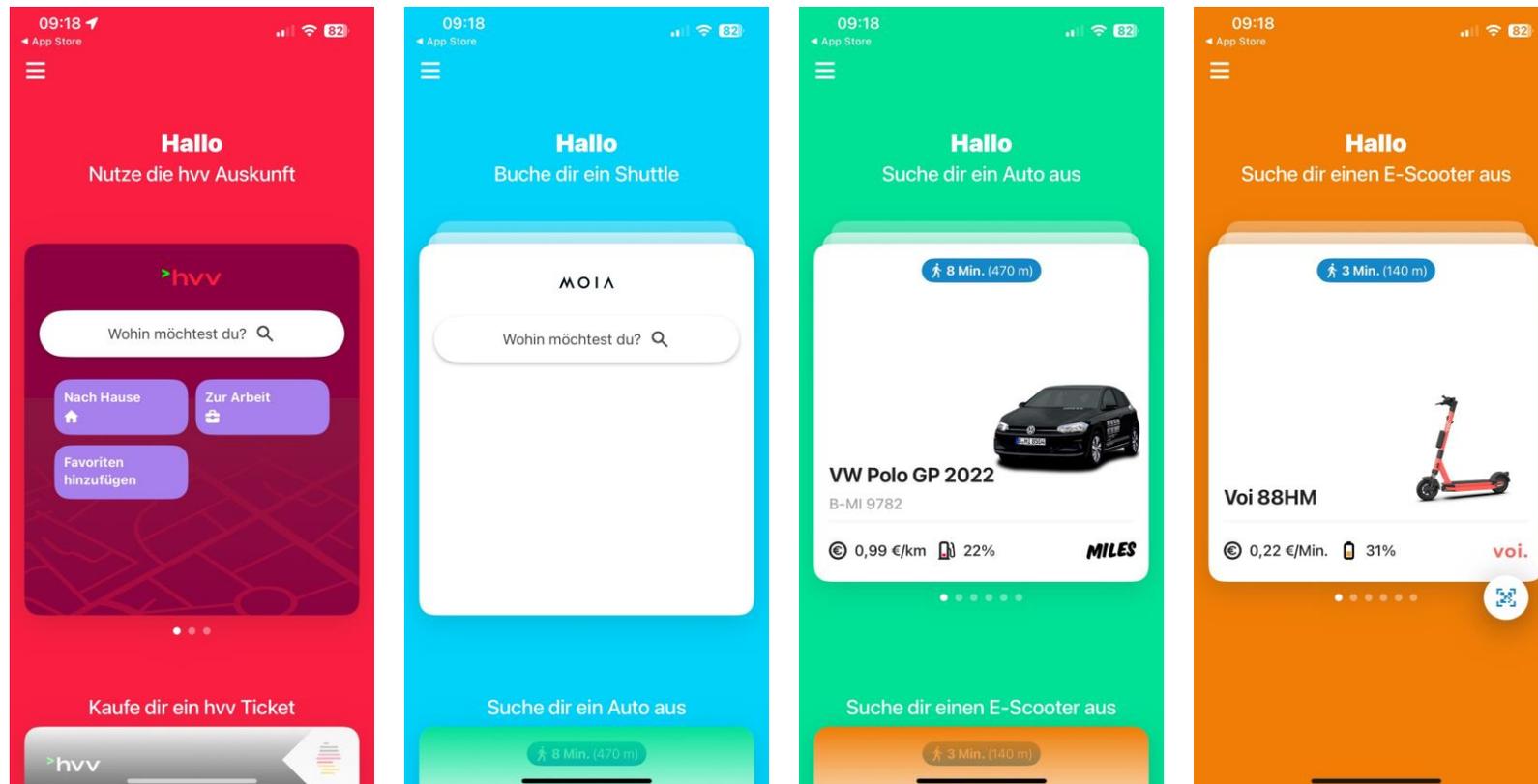
- Baukasten Verknüpfung der Verkehrsmittel
 - Fahrzeuge für Sharingdienste



Quelle: Welche Autos gibt es bei cambio? | cambio CarSharing

Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

- Baukasten Verknüpfung der Verkehrsmittel
 - Mobilitäts-App



Quelle: HVV-switch-App

Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen

- Baukasten Verknüpfung der Verkehrsmittel
 - Autonomes Fahren



Maßnahmensteckbriefe

Maßnahmensteckbriefe

- 01 Städtebau
- 02 Fußverkehr
 - 2.1 Fußverkehr im Längsverkehr
 - 2.2 Fußverkehr an Kreuzungen und Querungsstellen
 - 2.3 Ausstattungsmerkmale von Fußverkehrsanlagen
- 03 Radverkehr
 - 3.1 Radverkehr im Längsverkehr
 - 3.2 Radverkehr an Kreuzungen und Querungsstellen
 - 3.3 Ausstattungsmerkmale von Radverkehrsanlagen
- 04 Öffentlicher Verkehr
 - 4.1 Haltestellenausstattung
 - 4.2 Fahrzeuge
- 05 Kfz-Verkehr
 - 5.1 Parkraumkonzept
 - 5.2 Hafenstraße / Kiekut / Am Strande
- 06 Verknüpfung der Verkehrsmittel und neue Mobilitätsformen
- 07 Elektromobilität

Maßnahmensteckbriefe - Beispiele

02 Fußverkehr

Priorität: Hoch	Mittel	Gering	Zielerfüllung:	
Zeitraumen: 2028	2030	2035	2040	<ul style="list-style-type: none"> Gleiche Mobilitätschancen für alle Unversehrtheit / Verkehrssicherheit Modal-Split für den Umweltverbund

Der Fußverkehr ist eine zentrale Fortbewegungsart, da jede Wegstrecke zu Fuß beginnt und endet. Besonders auf kurzen innerstädtischen Distanzen spielt er eine wichtige Rolle. Als emissions-freies, flächensparendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel trägt das Zufußgehen zur nachhaltigen Mobilität bei. Zudem beleben Fußgänger das Stadtbild, sorgen für soziale Kontrolle und stärken durch ihre Präsenz den Einzelhandel.

Netzkonzeption:

Stadtweite Fußverkehrskonzepte sind selten, obwohl sie für eine „Stadt der kurzen Wege“ essenziell sind. Besonders wichtige Teilräume wie die Innenstadt, der Binnensee, Schulstandorte und Seniorenresidenzen erfordern barrierefreie, sichere und attraktive Fußwege. Periphere Einkaufsstandorte werden aufgrund geringer Fußverkehrsrelevanz nicht weiter betrachtet.

In der Innenstadtuntersuchung wurden bereits Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs, insbesondere zur Überquerbarkeit von der Straße Am Strande und Kiecut, vorgeschlagen. Der Rahmenplan sieht zudem eine Stärkung des Fußverkehrs durch Umgestaltungen am Marktplatz, Kapitän-Willi-Freter-Platz und Wilhelmsplatz sowie breitere Gehwege in Wohnstraßen vor. Teile der Innenstadt sollen in die bestehende Fußgängerzone integriert werden, wobei notwendiger Liefer- und Anwohnerverkehr zeitlich eingeschränkt zugelassen bleibt.

Die in Abbildung 1 dargestellten Signaturen zeigen die Bedeutung der Straßen für den Fußverkehr, sind aber noch keine Umbauvorgaben. Künftig sollten sie bei Planungen stärker berücksichtigt werden – etwa durch Verzicht auf Parkstände oder Einschränkungen des Kfz-Verkehrs auf Hauptfußverbindungen, immer basierend auf Einzelfallprüfungen und den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs.



2.1 Fußverkehr im Längsverkehr

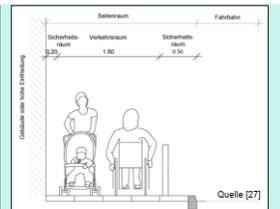
Priorität: Hoch	Mittel	Gering	Zielerfüllung:	
Zeitraumen: 2028	2030	2035	2040	<ul style="list-style-type: none"> Gleiche Mobilitätschancen für alle Unversehrtheit / Verkehrssicherheit Modal-Split für den Umweltverbund

Ein sicheres und attraktives Fußwegenetz erfordert unterschiedliche Wegetypen – Hauptwege, Verbindungswege und Spazierwege – die je nach Funktion spezifische Anforderungen an Breite, Gestaltung und Ausstattung stellen. Hauptwege als zentrale Routen im Stadtgebiet sollten mindestens 2,5 m breit und barrierefrei gestaltet sein (vgl. Abbildung 2 links); in stark frequentierten Bereichen sind zusätzliche Breitenzuschläge nötig (vgl. Abbildung 2 rechts). Die Oberflächen sollen eben, ortstypisch und bevorzugt mit rötlichen Betonsteinen gepflastert sein, wobei die Abgrenzung zu Radwegen beachtet werden muss. Das Material- und Gestaltungshandbuch gibt konkrete Vorgaben zur Querschnitts- und Oberflächengestaltung sowie zu Elementen wie Baumscheiben und taktilen Leitsystemen. Gute Orientierung wird durch durchgehende Beschilderung und Stadtpläne an Knotenpunkten unterstützt. Verbindungswege verbinden die Hauptwege und schließen Netzlücken, auch wenn sie eine geringere Bedeutung haben. Spazierwege dienen der Erholung und verlaufen oft abseits der Straßen durch grüne oder wasser-nahe Bereiche. Sie sollten sich gestalterisch abheben und mit Sitzgelegenheiten, Spiel- und Sportelementen ergänzt werden, besonders in touristischen Bereichen und im Umfeld von Seniorenresidenzen. Sitz- und Spielrouten sowie öffentliche Toiletten erhöhen zusätzlich die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Folgende Maßnahmen werden für den Ausbau der Fußgängerinfrastruktur empfohlen:

- Lauritz-Maßmann-Straße** → Verbreiterung der Gehwege durch Entfall straßenbegleitender Parkstände,
- Am Strande** → Erweiterung bzw. Ergänzung des Gehwegs an der nördlichen Straßenseite,
- Hafenstraße** → Verbreiterung/Ergänzung von Gehwegen
- Sundweg** → Verbreiterung der Gehwege im Rahmen der Flächenverfügbarkeit sowie Entwicklung eines Konzepts zum Erwerb zusätzlicher Flächen für einen Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur,
- Lütjenburger Weg** → Verbreiterung der Gehwege durch Wegnahme der straßenbegleitenden Parkstände insbesondere im Grundschulbereich und
- Friedrich-Ebert-Straße** → Verbreiterung der Gehwege und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (ggf. unter Reduzierung des straßenbegleitenden Parkens).

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	≥ 2,00 m – 2,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Warteflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder	2,00 m
Aufstellwinkel 100 gon	1,50 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Quelle [15]



2.2 Fußverkehr an Kreuzungen und Querungsstellen

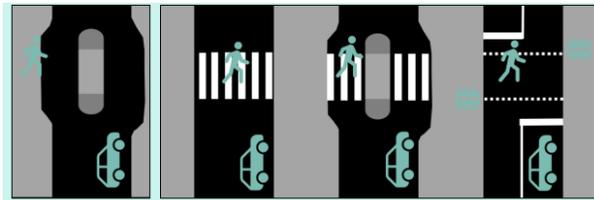
Priorität: Hoch	Mittel	Gering	Zielerfüllung:	
Zeitraumen: 2028	2030	2035	2040	<ul style="list-style-type: none"> Gleiche Mobilitätschancen für alle Unversehrtheit / Verkehrssicherheit Modal-Split für den Umweltverbund

Querungsstellen sind essenziell für ein sicheres Fußwegenetz, besonders für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Sie ermöglichen direkte und sichere Übergänge über Haupt- und Nebenstraßen. Dabei wird zwischen Querungen mit und ohne Vorrang unterschieden. Die Wahl der geeigneten Querungshilfe richtet sich nach Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit und Fußgängerfrequenz. Folgende Querungsstellen sollten im Netz ergänzt werden:

- Graswarderweg** → Verbindung zwischen Jachthafenpromenade und Seebücke,
- Steinwarder** → im Bereich der Bushaltestelle Seebüchsenpromenade,
- Am Strande** → im Bereich von Rewe,
- Friedrich-Ebert-Straße** → im Bereich der Kita, der Grundschule und des Stadtparks,
- Lütjenburger Weg** → im Bereich der Grundschule,
- Sundweg / Theodor-Storm-Straße / Möwenstraße.**

Bei der Planung von **Kreuzungen** und **Lichtsignalanlagen** müssen die Bedürfnisse des Fußverkehrs besonders beachtet werden – etwa durch gute Sicht, barrierefreie Gestaltung und ausreichend Warteflächen. In der Vergangenheit wurde der Fuß- und Radverkehr oft zugunsten des Kfz-Verkehrs benachteiligt, etwa durch kurze Freigabezeiten. Heute fordern neue Empfehlungen eine Bevorzugung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und ÖPNV) mit höheren Qualitätsanforderungen, während beim Kfz-Verkehr auch niedrigere Standards akzeptiert werden. Die Stadt Heiligenhafen sollte diese Standards in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen und auch bei externen Straßenbausträgern einfordern. Anpassungen der Fußgängerführung sollten an folgenden Kreuzungen erfolgen:

- Kreuzung Eichholzweg / Am Strande / Lauritz-Maßmann-Straße,**
- Kreisverkehr am Wilhelmsplatz**
- Bergstraße / Rubinstraße / Höhenweg** (Bereits in Planung).



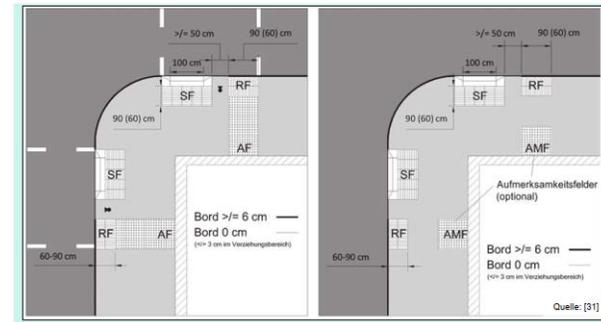
2.3 Ausstattungsmerkmale von Fußgängerverkehrsanlagen

Priorität: Hoch	Mittel	Gering	Zielerfüllung:	
Zeitraumen: 2028	2030	2035	2040	<ul style="list-style-type: none"> Gleiche Mobilitätschancen für alle Vernetzung der Verkehrssysteme Unversehrtheit / Verkehrssicherheit

Eine durchdachte **Möblierung von Gehwegen** erhöht Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität – etwa durch Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Trinkwasserstellen und barrierefreie Oberflächen. Einheitliche Gestaltung, klare Beschilderung und Orientierungshilfen wie Stadtpläne fördern die Nutzerfreundlichkeit. Pflaster- und Plattenbeläge sollten optisch ansprechend, pflegeleicht und barrierefrei sein. Das Gestaltungshandbuch liefert abgestimmte Empfehlungen für Ausstattungselemente wie Bänke, Beleuchtung, Fahrradbügel und Begrünung je nach städtebaulichem Bereich.

Barrierefreie Gestaltung ist zentral für eine inklusive Stadtplanung und besonders wichtig in Bereichen wie Krankenhäusern, Seniorenheimen oder Haltestellen. Maßnahmen wie das Zwei-Sinne-Prinzip, angepasste Oberflächen, kontrastreiche Gestaltung und differenzierte Bordhöhen verbessern Komfort und Sicherheit für alle. Besonders im Innenstadtbereich und touristisch geprägten Zonen sollte der öffentliche Raum barrierefrei oder zumindest barrierearm sein. Das Gestaltungshandbuch liefert hierfür konkrete Maßnahmen zur frühzeitigen Vermeidung von Hindernissen und zur Orientierungshilfe für mobilitätseingeschränkte Personen.

Die Sicherheit und Nutzbarkeit von Gehwegen erfordert **regelmäßige Kontrolle**, Reinigung, Rückschnitt von Pflanzen sowie im Winter das zeitnahe Räumen von Schnee und Eis. Das bestehende digitale Meldportal „Munipolis“ ermöglicht es Bürgern, Schäden und Gefahrenstellen direkt zu melden, wodurch Instandhaltungsmaßnahmen schneller umgesetzt werden können. So wird die Gehwegpflege effizient und bürgernah organisiert.



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

Fragen?



Hasselbrookstraße 33 Tel: 040 - 25 19 57 - 0
22089 Hamburg E-Mail: office@sbi.de