



**Stadt Wahlstedt**

# **VERKEHRSGUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME ZUM ISEK**

Ingenieurgemeinschaft  
Dr.-Ing. Schubert  
Limmerstraße 41  
30451 Hannover  
Tel: 0511.5710-79  
Fax: 0511.5710-70  
[www.ig-schubert.de](http://www.ig-schubert.de)  
[info@ig-schubert.de](mailto:info@ig-schubert.de)

Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im März 2023



**Inhaltsverzeichnis**

	Seite
1. Aufgabenstellung, Grundlagen und Planungsleitbild .....	2
2. Verkehrsanalyse .....	4
2.1 Grundlagen .....	4
2.2 Fußverkehr .....	4
2.3 Radverkehr .....	5
2.3.1 Vorhandene Radverkehrsanlagen .....	5
2.3.2 Vorhandene Abstellanlagen .....	10
2.4 Öffentlicher Personennahverkehr .....	11
2.5 Kfz-Verkehr .....	13
2.6 Ruhender Verkehr .....	15
2.7 Analysefazit .....	17
3. Maßnahmenkonzept .....	19
3.1 Allgemeines .....	19
3.2 Fußverkehr .....	19
3.3 Radverkehr .....	21
3.3.1 Ziele, Ansprüche, Bedarf .....	21
3.3.2 Bestandteile eines Radverkehrsnetzes .....	22
3.3.3 Maßnahmen .....	24
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr .....	27
3.5 Kfz-Verkehr .....	28
3.6 Ruhender Verkehr .....	29
4. Zusammenfassende Empfehlungen zur Umsetzung des Planungskonzeptes .....	30

## 1. Aufgabenstellung, Grundlagen und Planungsleitbild

Die Stadt Wahlstedt lässt vom Büro Architektur + Stadtplanung<sup>1</sup> ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten. Die Verkehrsgutachterliche Stellungnahme soll dazu dienen, einen Überblick über die Verkehrssituation und die Möglichkeiten im Hinblick auf die Mobilitätswende und einen klimagerechten Umgang mit der Mobilität in der Stadt zu erhalten, um dann im Besonderen auf die real bestehenden Möglichkeiten des Verkehrsbaus, im Hinblick auf den nicht motorisierten Verkehr und ÖPNV sowie die Stadtmitte, einzugehen.

Im Hinblick auf die Mobilitätswende sind die umweltfreundlichen Verkehrsmittel stark in den Fokus gerückt. Neben dem Fußverkehr gewinnt insbesondere der Radverkehr an Bedeutung, da durch die E-Bikes auch größere Entfernungen zurückgelegt werden können. Für eine attraktive Nutzung des Fahrrads sind jedoch gut ausgebaute und verkehrssichere Radverkehrsanlagen von großer Bedeutung. Im Rahmen der Untersuchung ist daher die vorhandene Situation aufzunehmen und ein Radverkehrskonzept zu erarbeiten.

Als wesentliche Grundlage der Untersuchung ist das Planungsleitbild für einen stadtverträglichen Verkehr zu nennen, das sich in strategische Ziele und Untersuchungsziele gliedert. Die strategischen Ziele sind übergreifende Ziele. Die Untersuchungsziele benennen die Möglichkeiten der Planung zur Umsetzung der strategischen Ziele. Nur das Szenario „Wandel“ entspricht der angestrebten Mobilitätswende,

Status Quo	Trend	Wandel
Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer		
Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer (Kind- und seniorengerechte Mobilität, Barrierefreiheit)		
	Reduzierung von Verkehrslärm	
	Hohe Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten	
	Bedarfsorientierte, attraktive Straßenraum- und Stadtgestaltung	
		Klimaschutz
		Sensibilisierung für die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)
		Schaffung von Mobilitätsalternativen zum Kfz-Verkehr

Tabelle 1:  
Strategische Ziele

Oberstes Gebot bei der Verkehrsabwicklung ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Sensibilisierung für die Verkehrsmittelwahl kann über die Medien erfolgen. So sind die Vorteile des nicht motorisierten Verkehrs aufzuzeigen. Voraussetzung dafür sind

<sup>1</sup> Architektur + Stadtplanung, Graumannsweg 69, 22087 Hamburg

Mobilitätsalternativen zum Kfz-Verkehr, z. B. durch ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegnetz sowie einen attraktiven ÖPNV. Ziel ist es, eine hohe Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten zu erreichen, jedoch ohne eine Verkehrsart auf Kosten einer anderen zu verbessern.

Die Möglichkeiten der Planung liegen z. B. in einer Stadtentwicklung, die die vorhandene Infrastruktur berücksichtigt. Güter des täglichen Bedarfs und Dienstleistungen sollten nahe der Wohnung liegen („Stadt der kurzen Wege“), was einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. Die Förderung alternativer Verkehrsmittel wie Radverkehr, ÖPNV und Fußgängerverkehr dient der Verkehrsvermeidung und damit dem Klimaschutz.

Status Quo	Trend	Wandel
Verlagerung überörtlicher Verkehrsströme aus dem städtischen Straßennetz, Entlastungs- und Neubaumaßnahmen		
Lenkung des Schwerverkehrs		
Leistungsfähiger Ausbau des Hauptverkehrsnetzes Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten		
	Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur bei der Stadtentwicklung (Verkehrsmittelwahl, Verkehrsvermeidung)	
	Städtebauliche Integration der innerörtl. Hauptverkehrsstr.	
	Bedarfsorientierte, attraktive Straßenraum- und Stadtgestaltung	
	Förderung des Fußverkehrs	
	Förderung des Radverkehrs Ausbau des Radwegenetzes	
		radverkehrsgerechter Ausbau der vorh. Radverkehrsanlagen
		Ausbau zusätzlicher Angebote (Mobilitätsstationen, Service, Leihfahrräder etc.)
	Förderung des ÖPNV Ausbau des Netzes und der Haltestellen (barrierefrei) Optimierung des Angebots Ausbau des kombinierten Verkehrs	
		Verbesserung von Information / Zugang und Nutzung
		Tarifanpassungen (z. B. 365 € Ticket)
	P&R und B&R	Qualitativ hochwertige + sichere Radabstellanlagen
		Alternative Angebote z. B. On-Demand-Verkehre
	Steuerung des ruhenden Verkehrs	
	Parkraumbewirtschaftung	Parkraummanagement
		Förderung der E-Mobilität Lademöglichkeiten E-Carsharing E-Busse Anpassung von Kfz-Flotten

Tabelle 2:  
Untersuchungsziele /  
Möglichkeiten der Planung

Der verbleibende Kfz-Verkehr muss möglichst verträglich geführt werden. Überörtliche Verkehrsströme sind aus dem städtischen Verkehrsnetz zu verlagern und der Schwerverkehr ist entsprechend zu leiten.

## **2. Verkehrsanalyse**

### **2.1 Grundlagen**

Als Grundlage der Verkehrsgutachterliche Stellungnahme ist im Zuge von Ortsbesichtigungen eine Bereisung der Radverkehrsanlagen mit Dokumentation des Zustands und der Beschilderung durchgeführt worden. Auch die Situation des fußläufigen Verkehrs im Stadtkern wurde erfasst. Neben den straßenbegleitenden Gehwegen sind insbesondere die Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen aufgenommen worden.

Der ÖPNV wurde anhand vorliegender Unterlagen, wie z. B. Netz- und Fahrplänen analysiert. Vor Ort sind die baulichen Randbedingungen am Bahnhof und an wesentlichen Haltestellen aufgenommen worden. Dazu gehören auch die vorhandenen Möglichkeiten für die kombinierten Verkehre (P&R und B&R).

Zur Analyse der vorhandenen Verkehrsbelastungen im Straßennetz sind vorliegende Zählraten der Stadt Wahlstedt und des Landkreises Segeberg ausgewertet worden. Für den ruhenden Verkehr wurden Erhebungen zum Stellplatzangebot im Stadtkern und zur Auslastung der einzelnen Stellplatzbereiche durchgeführt.

### **2.2 Fußverkehr**

Die Bedeutung des Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen darf nicht unterschätzt werden. Große Anteile des Binnenverkehrs innerhalb der Stadt werden fußläufig bewältigt. Hinzu kommen Fußwege zu den Haltestellen des ÖPNV und zu den Parkstandorten.

Das Wegenetz besteht überwiegend aus den straßenbegleitenden Gehwegen. Sie werden durch vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Fußwege im Zuge von Grünanlagen ergänzt. Hinzu kommen autofreie Wohnwege in Wohngebieten, die in diesen Bereichen kurze und direkte Verbindungen ergeben. Von besonderer Bedeutung für den Fußverkehr ist auch die kleine Fußgängerzone im Stadtkern mit Markt und An der Eiche.

In den bebauten Bereichen der Stadt ist ein dichtes Wegenetz vorhanden. Die stärker belasteten Straßen, insbesondere Neumünsterstraße und Segeberger Straße, erzeugen jedoch eine hohe Trennwirkung. Zur Sicherstellung einer ausreichende Überquerbarkeit sind an



mehreren Stellen Überquerungshilfen wie Mittelinseln, Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) und Lichtsignalanlagen vorhanden. Der Kreisverkehr Neumünsterstraße / Rendsburger Straße / Waldstraße / Segeberger Straße ist ohne Fußgängerüberwege ausgebaut, obwohl er innerhalb der Ortsdurchfahrt der K 102 liegt. An den bedarfsgesteuerten Signalanlagen treten nach Anforderung angemessene Wartezeiten auf.

Die Anlagen für den Fußverkehr sind nur zu einem geringen Anteil barrierefrei ausgebaut, auch wenn z. B. an den Querungsstellen fast überall Bordsteinabsenkungen vorhanden sind. Defizite gibt es vor Allem in Hinblick auf die Leiteinrichtungen für Sehbehinderte, die z. B. die Querungsstellen weder auffinden noch ohne Hilfe nutzen können. Nur an einigen Bushaltestellen sind bereits Leiteinrichtungen vorhanden.

## 2.3 Radverkehr

### 2.3.1 Vorhandene Radverkehrsanlagen

Für den Radverkehr sind ausreichende und sichere Wegeverbindungen zwischen den Wohngebieten und wichtigen Strukturzielen, z. B dem Bahnhof und den Einzelhandelseinrichtungen von großer Bedeutung. Auch die Erreichbarkeit der Schulen muss gesichert sein, da das Fahrrad im Schülerverkehr ein Hauptverkehrsmittel darstellt. Darüber hinaus werden auch viele Arbeitsplätze mit dem Fahrrad angefahren, so dass auch gute Verbindungen zwischen Wahlstedt und den Nachbargemeinden sind.

Im Stadtgebiet von Wahlstedt stehen dem Radverkehr straßenbegleitende Radwege und Gemeinsame Geh-/Radwege zur Verfügung. Diese benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen werden ergänzt durch „sonstige Radwege“ ohne Benutzungspflicht (unbeschildert) und Gehwege, die vom Radverkehr mit genutzt werden können („Gehweg, Radverkehr frei“).



Bild 1: Beispiel Radweg



Bild 2: Beispiel Gemeinsamer Geh-/Radweg



Bild 3: Beispiel „sonstiger Radweg“



Bild 4: Beispiel „Gehweg, Radf. frei“

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Wahlstedt sind in Bild 5 dargestellt. An den Kreisstraßen führen gemeinsame Geh-/Radwege in Stadtgebiet. Auch die Dr.-Hermann-Lindrath-Straße verfügt über einen gemeinsamen Geh-/Radweg. An der Waldstraße sind Abschnitte des Gehwegs für den Radverkehr freigegeben. Einen baulich abgegrenzten Radweg gibt es nur an der Kronsheider Straße.

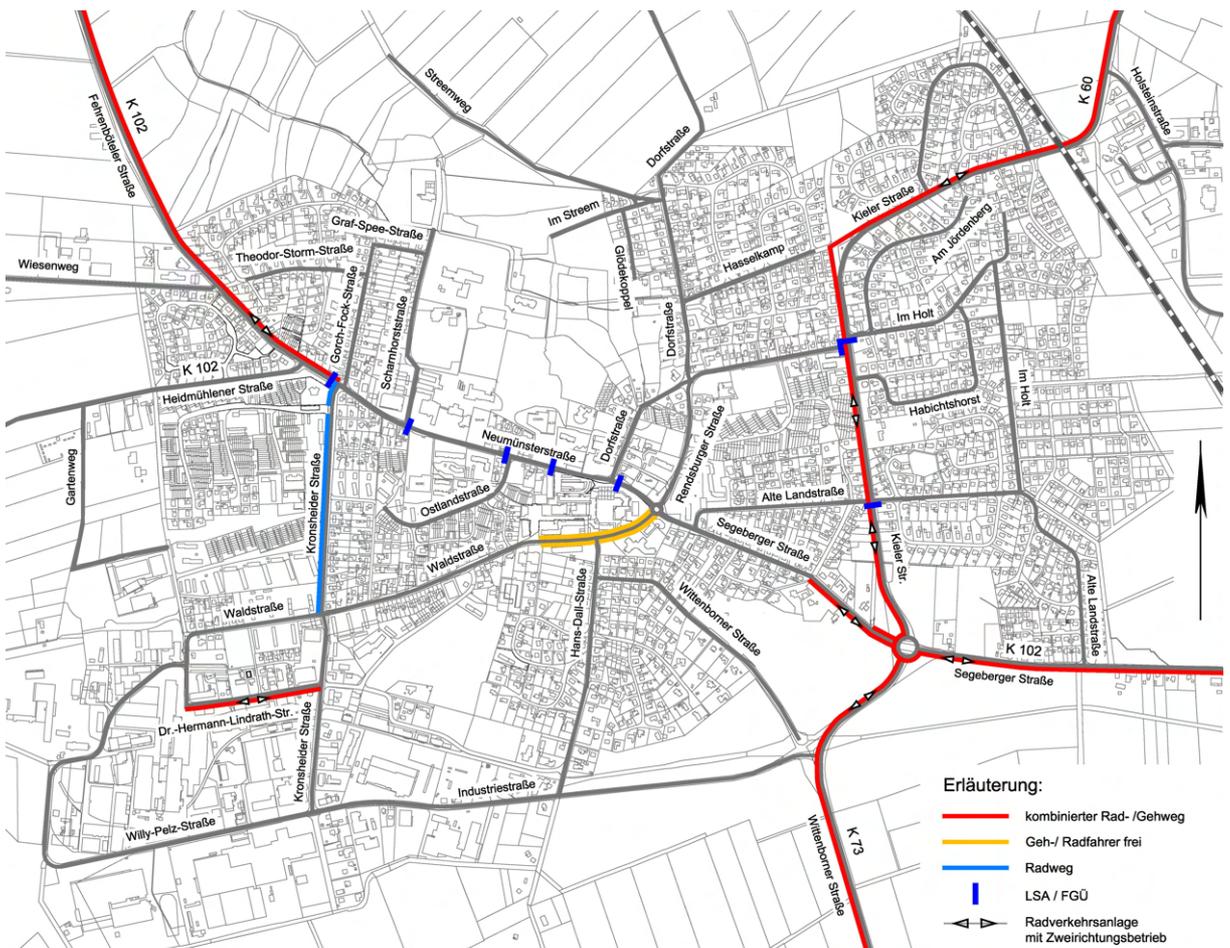


Bild 5: Vorhandene Radverkehrsanlagen

Neben den Radverkehrsanlagen enthält die Abbildung auch die vorhandenen Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen (z. B. Signalanlagen oder Fußgängerüberwege) und Abschnitte mit Radverkehr für beide Fahrtrichtungen. Darüber hinaus stehen dem Radverkehr auch Wege in Grünbereichen und zahlreiche Erschließungsstraßen zur Verfügung.

Die Problemanalyse zum Radverkehrsnetz wurde im September 2022 durchgeführt. Viele Radverkehrsanlagen lassen sich mit einer „normalen“ Geschwindigkeit problemlos befahren. Teilweise weisen die Oberflächen jedoch erhebliche Unebenheiten auf. Im Hinblick auf die zunehmende E-Mobilität im Radverkehr sind zukünftig höhere Geschwindigkeiten zu erwarten, denen die vorhandenen Radverkehrsanlagen – insbesondere auch zwischen Wahlstedt und den Nachbargemeinden – nicht mehr zufriedenstellend gerecht werden.



*Bild 6: Kieler Straße*



*Bild 7: Segeberger Straße*

Als größte Engstellen im Radverkehrsnetz der Stadt Wahlstedt sind die Neumünsterstraße (Bild 8) und die Segeberger Straße (Bild 9) identifiziert worden, wo dem Radverkehr trotz der relativ hohen Verkehrsbelastungen keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Die abschnittsweise nur rd. 1,5 m breiten Seitenräume können keinen Radverkehr aufnehmen. Auch Rendsburger Straße und Industriestraße (als Gewerbegebietszufahrt) weisen keine Radverkehrsanlagen auf.



*Bild 8: Neumünsterstraße*



*Bild 9: Segeberger Straße*

Ein mehrfach festgestelltes Defizit im Radwegenetz sind unerwartete Radwegenden. Hier ist insbesondere die Kronsheider Straße zu nennen, wo der Radweg aus Richtung Norden an einem Sperrgitter endet. An der Waldstraße endet an der Zufahrt zum Theater die zulässige Mitbenutzung des Gehwegs ohne Fahrbahnübergang.



*Bild 10: Radwegende Kronsheider Straße*



*Bild 11: Radwegende Waldstraße*

Auch an der Dr.-Hermann-Lindrath-Straße und an der Segeberger Straße (beidseitig) werden die Radverkehrsanlagen nicht weitergeführt. Der Radverkehr bleibt sich selbst überlassen und muss ungesichert auf die Fahrbahn fahren.



*Bild 12: Segeberger Straße (Südseite)*



*Bild 13: Segeberger Straße (Nordseite)*

An Knotenpunkten treten häufig Konflikte zwischen dem Radverkehr im Seitenraum und abbiegenden Kfz auf. Die höchste Verkehrssicherheit wird erreicht, wenn der Radverkehr parallel zur Fahrbahn geführt wird und gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr bestehen. Abgesetzte Führungen an Knotenpunkten sind zu vermeiden. An der Kieler Straße treten aufgrund des Zweirichtungsverkehrs Probleme zwischen dem einbiegenden Verkehr aus den Seitenstraßen und dem Radverkehr in Richtung Bahnhof auf, da der nach rechts einbiegende Kfz-Verkehr nur auf den Kfz- und Radverkehr aus Richtung Bahnhof achtet.

Am Knotenpunkt Rendsburger Straße / Dorfstraße fehlt eine Führung des Fuß- und Radverkehrs und eine Querung der großen Asphaltfläche ist problematisch.



Bild 14: Knotenpunkt Rendsburger Straße / Dorfstraße

Die festgestellten Mängel im Radverkehrsnetz sind in der nachfolgenden Problemkarte zusammengefasst. In der Industriestraße fehlen Radverkehrsanlagen, insbesondere im Außerortsbereich.

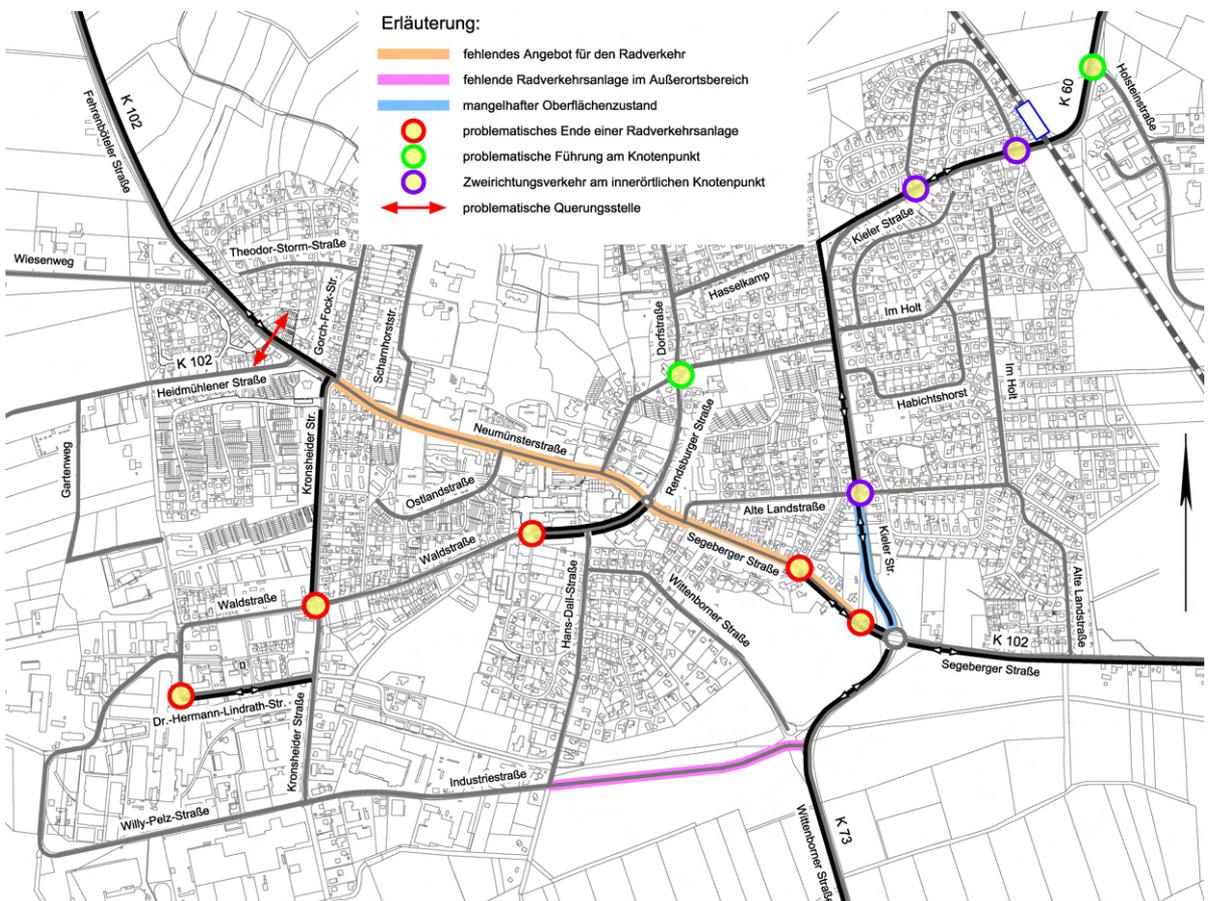


Bild 15: Problemkarte zum Radverkehrsnetz

### 2.3.2 Vorhandene Abstellanlagen

Von großer Bedeutung für den Radverkehr sind auch die Abstellanlagen, die an wichtigen Zielen des Radverkehrs in ausreichender Anzahl vorhanden sein sollten. Zu diesen Zielen gehören neben den Schulen insbesondere der Stadtkern mit seinen zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten, der Bahnhof, wichtige Bushaltestellen und größere Gewerbebetriebe.

Im Stadtkern und an den Einzelhandelsstandorten sind überwiegend private Abstellanlagen zu finden. Auch größere Gewerbebetriebe bieten z. T. bereits überdachte Abstellmöglichkeiten an (Bild 16). Fahrradbügel stellen jedoch noch die Ausnahme dar.



Bild 16: Fahrradständer Willy Pelz GmbH



Bild 17: Fahrradbügel am Bahnhof

Am Bahnhof Wahlstedt sind bereits zahlreiche Abstellanlagen vorhanden. Neben überdachten Fahrradbügeln (Bild 17) existieren auch abschließbare Abstellanlagen wie Fahrradkäfige und Fahrradboxen, die z. Zt. für eine monatliche Miete von 7,50 € angeboten werden.



Bild 18: Fahrradkäfige am Bahnhof



Bild 19: Fahrradboxen am Bahnhof

Das Stellplatzangebot am Bahnhof kann als überdurchschnittlich gut bewertet werden, da für jeden Bedarf eine Abstellmöglichkeit angeboten wird.

## 2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Der schienengebundene Personennahverkehr wird in Wahlstedt mit der Regionalbahn RB 82 (Neumünster – Bad Oldesloe) bedient. Sie stellt über Bad Segeberg und Bad Oldesloe eine Verbindung in Richtung Hamburg und Lübeck her. Über Neumünster sind u. a. Züge nach Kiel und Flensburg zu erreichen.

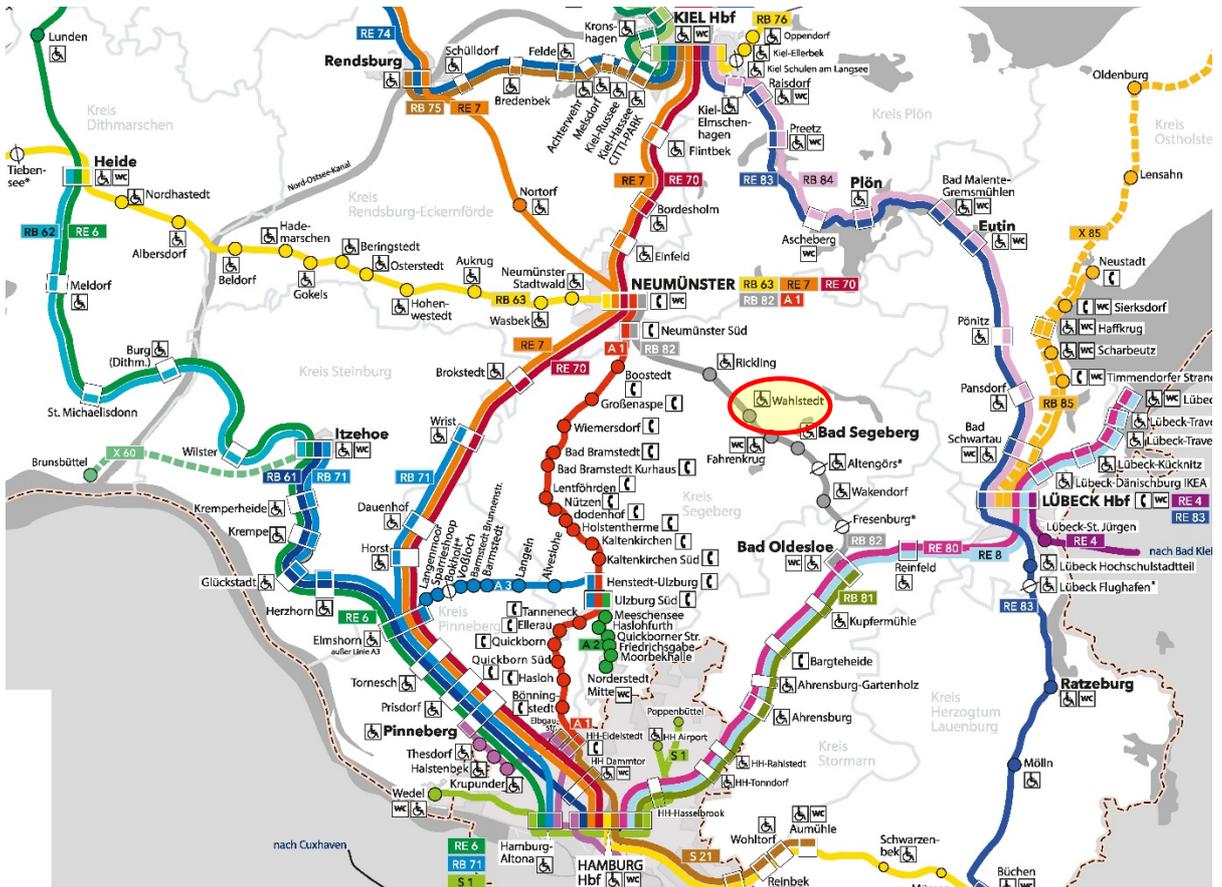


Bild 20: Bahnlinien in Schleswig-Holstein – Auszug (Quelle: NAH.SH)

Die Regionalbahn RB 82 fährt stündlich in beide Richtungen. Das Fahrtenangebot in Richtung Bad Oldesloe beginnt um 4.49 Uhr und endet um 1.04 Uhr. Der erste Zug in Richtung Neumünster fährt um 5.08 Uhr ab, der letzte Zug kann um 2.09 Uhr bestiegen werden. Der Bahnhof Wahlstedt ist barrierefrei ausgebaut.

Die Stadt Wahlstedt gehört zum Tarifgebiet des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV).

Darüber hinaus wird die Stadt Wahlstedt von zwei Regionalbuslinien bedient. Die Linien 7900 (Bad Segeberg – Wahlstedt) und 7930 (Bad Segeberg – Trappenkamp) werden an Werktagen stündlich bedient. In den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot auf einen Halbstundentakt verdichtet. Auch an Samstagen wird eine Stundentakt angeboten.

Bild 21 zeigt die vorhandene Linienführung und die Lage der Haltestellen. Die Buslinien befahren u. a. Kronscheider Straße, Neumünsterstraße, Dorfstraße und Kieler Straße. Mit der Haltestelle „An der Eiche“ wird der Stadtkern bedient. Die dargestellten Einzugsbereiche der Haltestellen (300 m bzw. 500 m) zeigen, dass in den Randbereichen der Stadt relativ weite Fußwege zur nächsten Haltestelle bestehen.

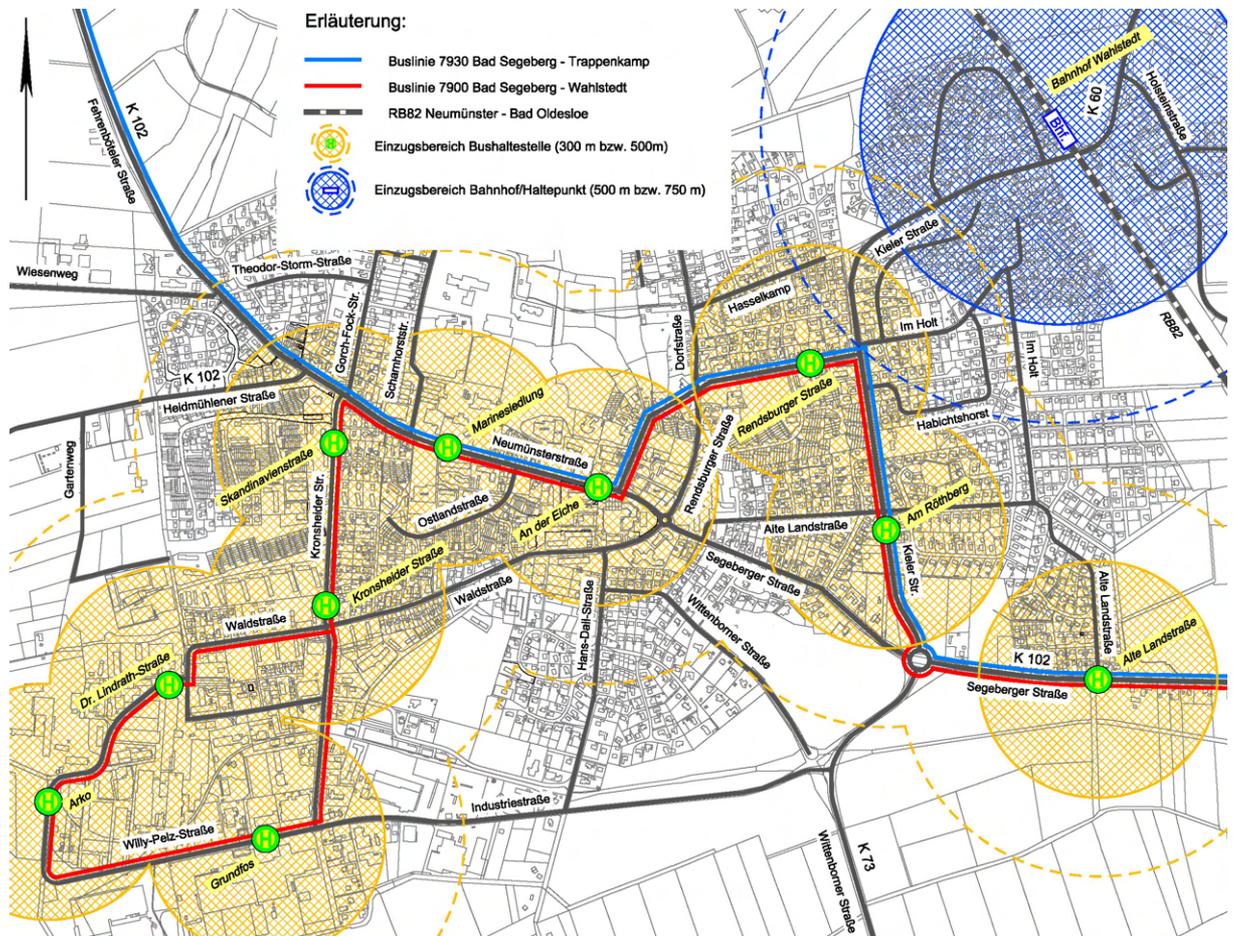


Bild 21: Vorhandenes ÖPNV-Angebot

Der fußläufige Einzugsbereich des Bahnhofs deckt nur einen sehr kleinen Teil von Wahlstedt ab. Hier weist die Lage am nordöstlichen Stadtrand entsprechende Nachteile auf. Hinzu kommt, dass der Bahnhof Wahlstedt von keiner Buslinie angefahren wird, da in Richtung Nordosten über die K 60 keine Busverbindungen bestehen. Die Buslinien 7900 und 7930 halten dagegen am Bahnhof Fahrenkrug, der direkt an der Strecke nach Bad Segeberg liegt.

Aufgrund der fehlenden Busanbindung stellt insbesondere das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel als Zubringer zum Bahnhof dar. Die bereits vorhandenen Radabstellanlagen fördern den B&R-Verkehr durch trockene und sichere Abstellmöglichkeiten.

## 2.5 Kfz-Verkehr

Das Hauptverkehrsnetz in der Stadt Wahlstedt besteht aus den Kreisstraßen K 102 (Neumünster Straße / Segeberger Straße), K 60 (Kieler Straße) und K 73 (Wittenborner Straße). Die Kreisstraßen binden das Stadtgebiet an die A 21 sowie die B 205 und die B 206 an. Das Straßennetz wird ergänzt durch verkehrswichtige innerörtliche Straßen, wie der Industrie- straße, der Rendsburger Straße, der Waldstraße und der Kronsheider Straße. Alle anderen Straßen im Stadtgebiet sind als Sammel- oder Erschließungsstraßen einzustufen.

Das vorhandene Straßennetz, eingeteilt nach Klassifizierung und Bedeutung der Straßen, kann Bild 22 entnommen werden.

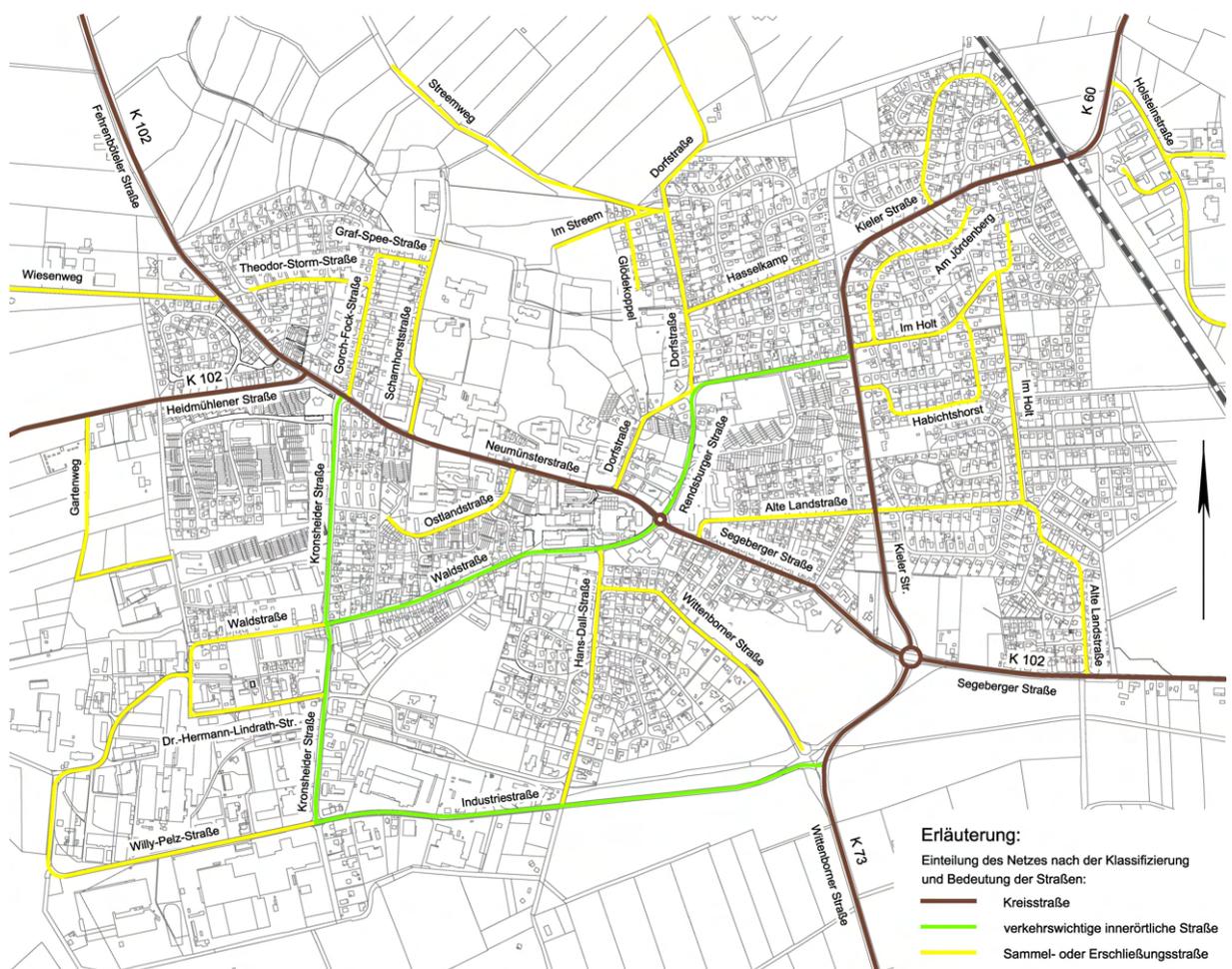


Bild 22: Vorhandenes Straßennetz

Die Verkehrsmengen im Straßennetz sind punktuell von der Stadt Wahlstedt und dem Kreis Segeberg erhoben worden. Die vorliegenden Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr aus den Jahren 2016 bis 2022 sind als Tageswerte in Bild 23 dargestellt.

Die Kreisstraßen im Stadtgebiet weisen erwartungsgemäß die höchsten Verkehrsbelastungen auf. Über die K 102 fließen zwischen 3.941 und 7.838 Kfz/24h. Die K 60 nimmt zwischen Segeberger Straße und Rendsburger Straße rd. 3.400 Kfz/24h und westlich des Bahnübergangs rd. 6.420 Kfz/24h auf. Für die K 73 ist eine Verkehrsbelastung von 5.025 Kfz/24h angegeben. Die Heidmühlener Straße wird an Werktagen von 1.845 Kfz/24h befahren.

Die verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen sind geringer belastet als die Kreisstraßen. Die Industriestraße weist eine Verkehrsbelastung von rd. 2.780 Kfz/24h auf. Auf der Waldstraße wurde ein Verkehrsaufkommen von rd. 1.600 Kfz/24h ermittelt.

Die Sammel- und Erschließungsstraßen nehmen Verkehrsbelastungen von unter 1.000 Kfz/24h auf. Für relativ kurze Stichstraßen sind zweistellige Verkehrswerte angegeben.

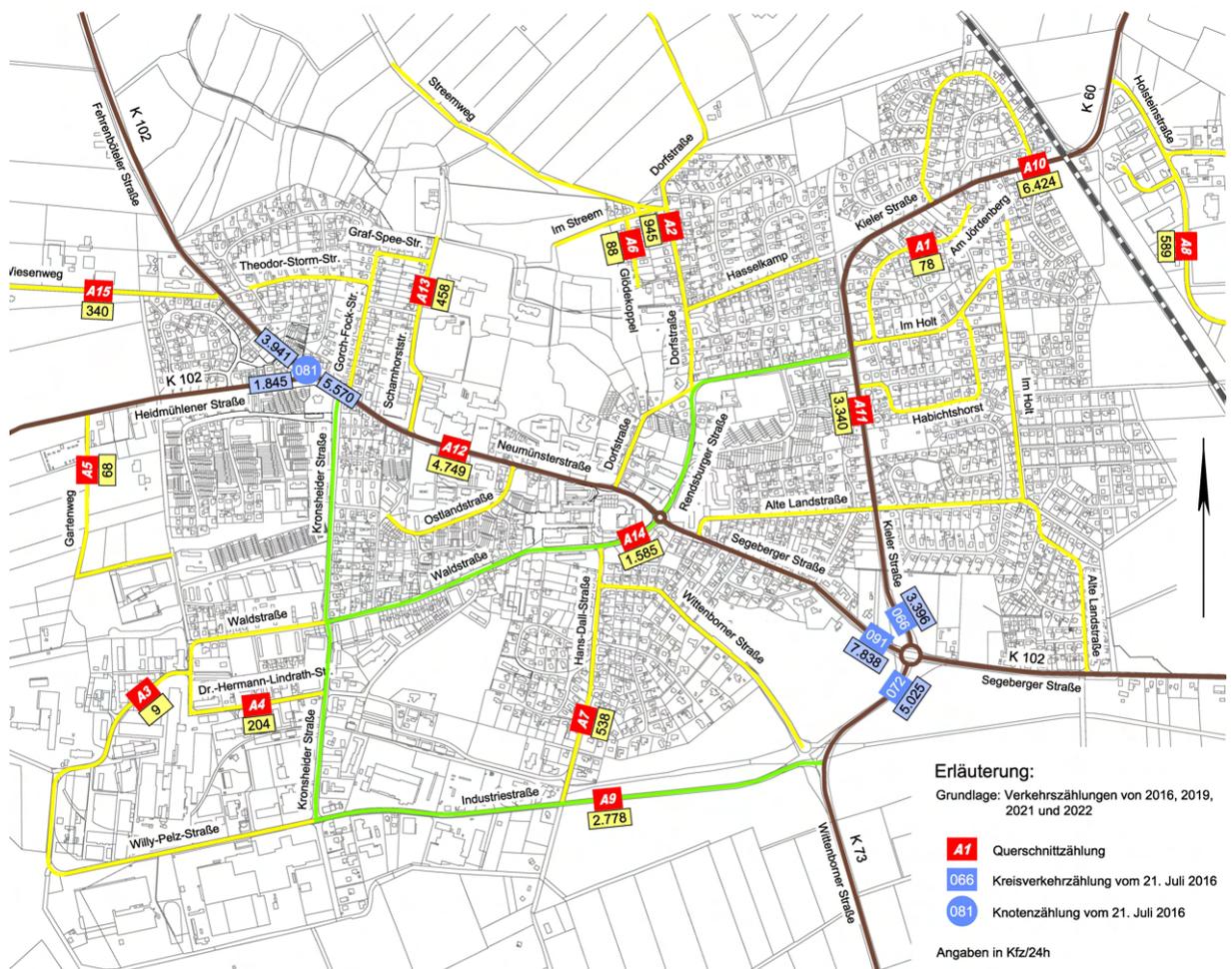
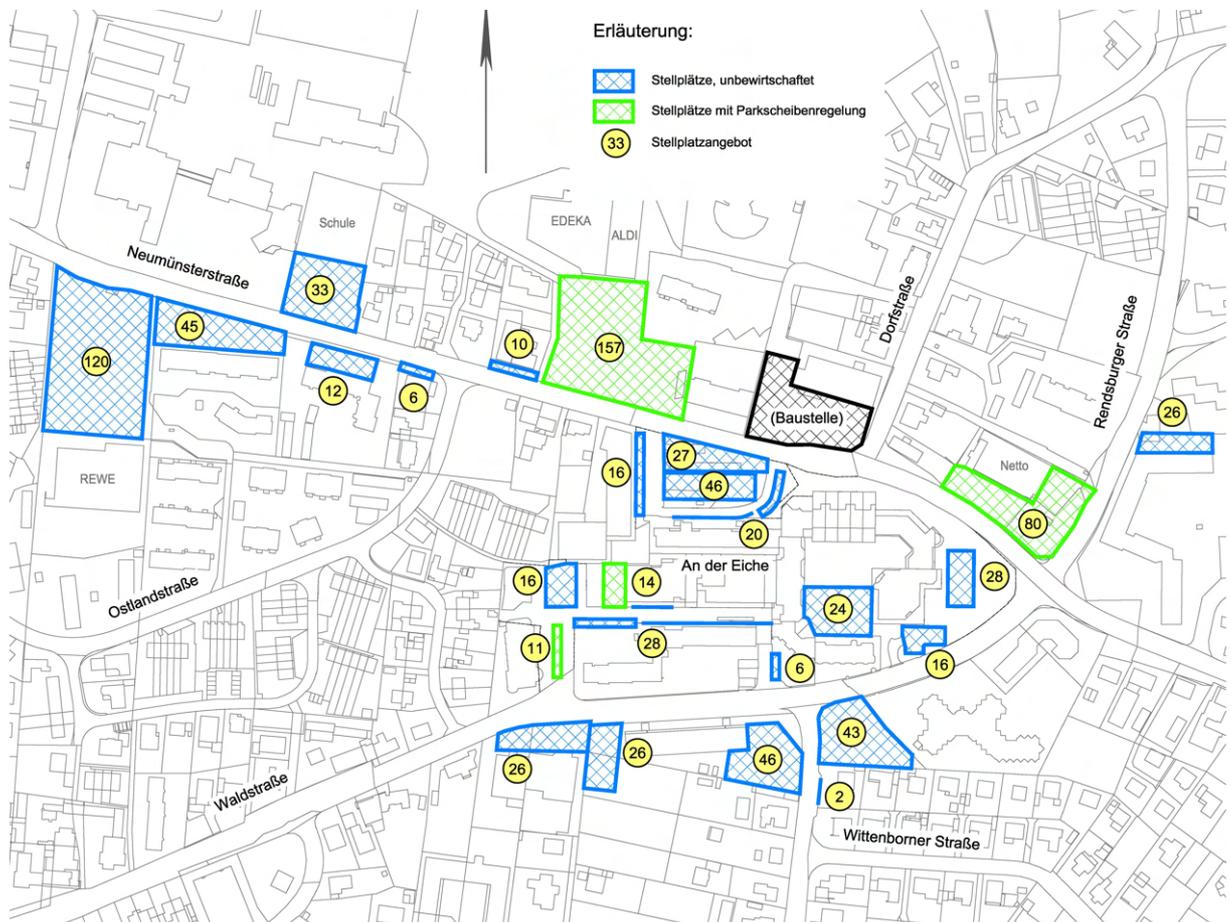


Bild 23: Zählergebnisse Kfz-Verkehr

## 2.6 Ruhender Verkehr

Die Untersuchungen zum ruhenden Verkehr wurden für den Stadtkern von Wahlstedt durchgeführt. Das vorhandene Stellplatzangebot wurde mit Lage, Größe und Bewirtschaftung vor Ort aufgenommen und ist in Bild 24 dargestellt.



*Bild 24: Stellplatzangebot im Untersuchungsraum (Stand September 2022)*

Es sind alle öffentlichen Parkplätze, die Stellplätze im Straßenraum sowie die größeren Parkanlagen für Besucher- und Kunden betrachtet worden. Die rein privat genutzten Stellplätze sind im Rahmen dieser Untersuchung nicht von Bedeutung, da sie dem Besucher- und Kundenverkehr nicht zur Verfügung stehen.

Insgesamt wurden im Untersuchungsraum rd. 900 öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze erfasst. Rd. 360 Stellplätze befinden sich auf den Parkplätzen der Einzelhandelsketten. Weitere 240 Stellplätze sind für bestimmte Nutzer- bzw. Kundengruppen vorgesehen. Rd. 300 Stellplätze können als öffentliche Stellplätze definiert werden. Das Parkdeck An der Eiche und der Parkplatz an der Waldstraße weisen mit über 40 Stellplätzen das größte Angebot auf.

Die Abbildung zum Stellplatzangebot zeigt auch die Bewirtschaftung der Stellplätze. Der überwiegende Anteil der Stellplätze im Stadtkern ist nicht bewirtschaftet. Einige Parkplätze der Einzelhandelsketten an der Neumünsterstraße weisen eine Parkscheibenregelung auf. Auch der kleine Parkplatz westlich der Fußgängerzone sowie die öffentlichen Stellplätze am Theater werden mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet.

Die Auslastung des vorhandenen Stellplatzangebots im Untersuchungsraum ist am 22. September 2022 stichprobenhaft ermittelt worden. So wurde die Anzahl der abgestellten Kfz einmal am Vormittag (Markttag) und einmal am Nachmittag erfasst.

Die Auslastung der Stellplätze am Vormittag ist in Bild 25 dargestellt. Der Marktplatz ist an Markttagen für Kfz-Verkehr gesperrt. Die Stellplätze zwischen Marktplatz, Theater und Neumünsterstraße weisen eine relativ hohe Auslastung auf. Auf dem Parkdeck An der Eiche, an der Waldstraße und am Rathaus sind noch jederzeit freie Stellplätze zu finden. Auch die Parkplätze der Einzelhandelsketten weisen freie Stellplatzkapazitäten auf.

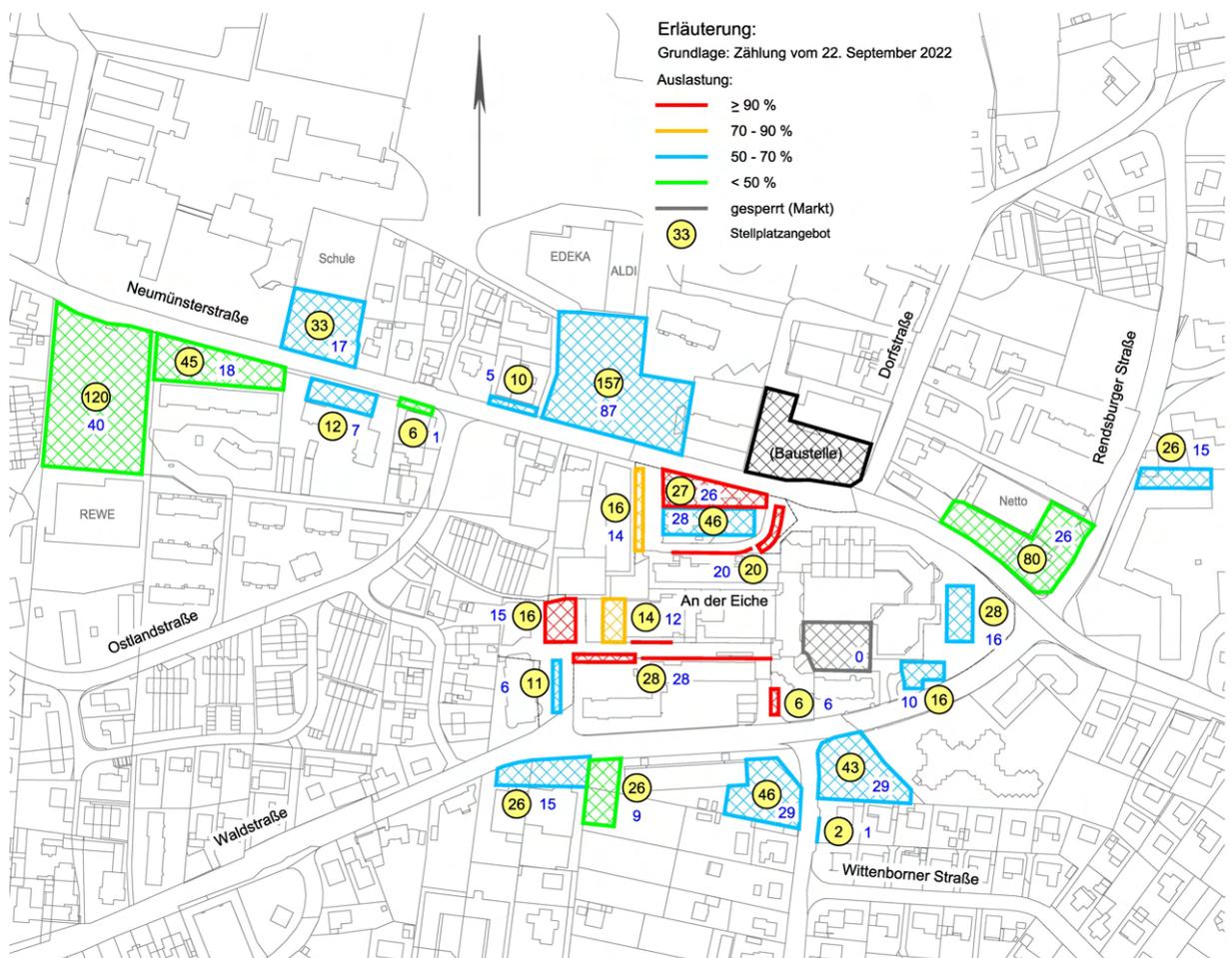


Bild 25: Auslastung des Stellplatzangebots am Vormittag (Markttag)

Einen Überblick über die Auslastung des Stellplatzangebots am Nachmittag zeigt Bild 26. Die Gesamtauslastung des Stellplatzangebots ist deutlich geringer als am Vormittag (Markttag). Sowohl im Umfeld der Fußgängerzone als auch auf den Parkplätzen der Einzelhandelsketten stehen freie Stellplatzkapazitäten zur Verfügung.

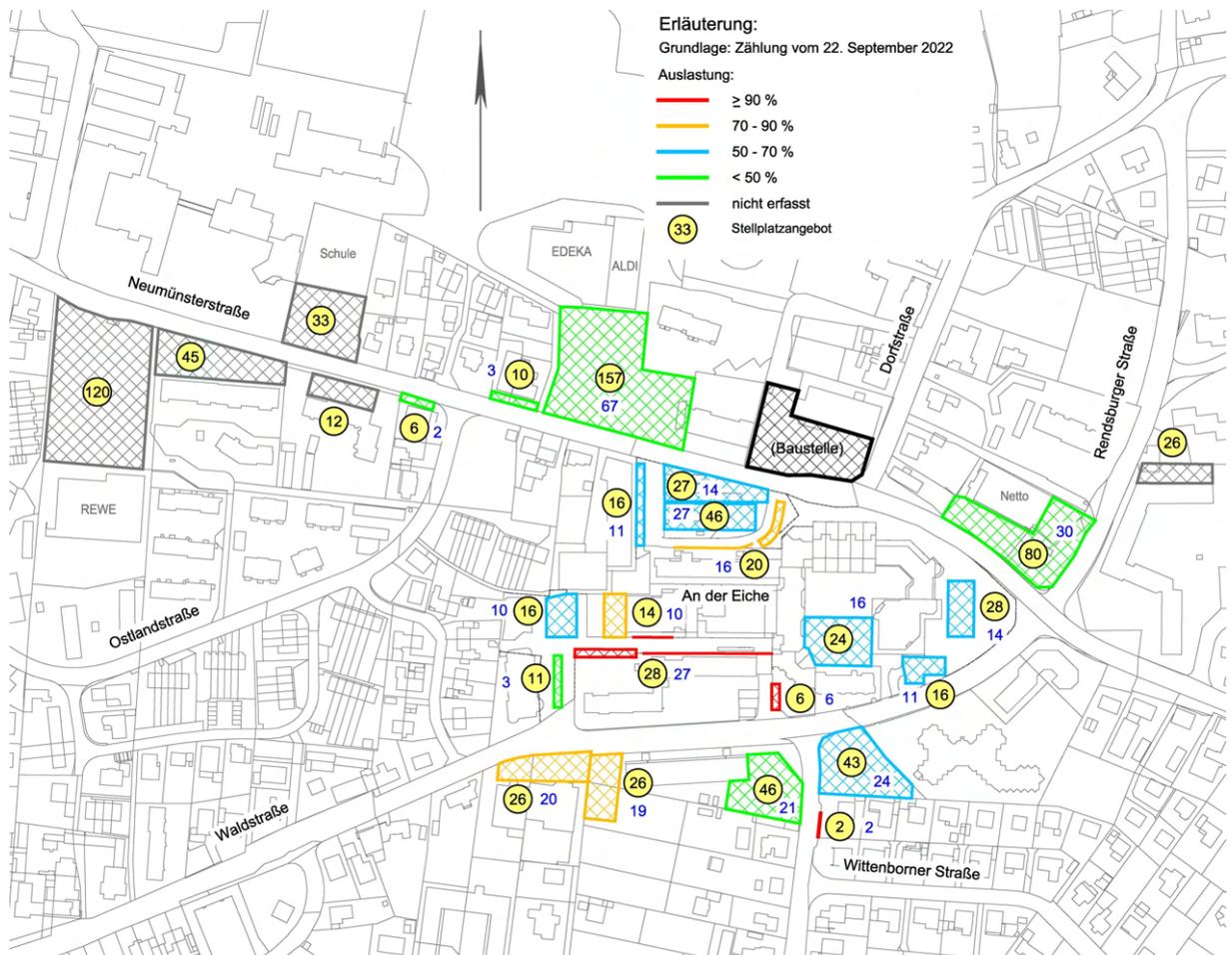


Bild 26: Auslastung des Stellplatzangebots am Werktagnachmittag

## 2.7 Analysefazit

Die Verkehrsanalyse hat gezeigt, dass die Stadt Wahlstedt über ein gut ausgebautes und hierarchisch gegliedertes Straßennetz verfügt. Die Verkehrsbelastungen passen im Wesentlichen zur Straßenkategorie. Nennenswerte Mängel im Verkehrsablauf oder in der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen sind nicht zu erkennen.

Für den ruhenden Verkehr besteht im Stadtkern und an den Einzelhandelseinrichtungen ein großes Stellplatzangebot. Die vorhandenen Kapazitäten werden an normalen Werktagen und auch an Markttagen i. d. R. nicht ausgeschöpft. Die Aufgabe einzelner Stellplätze zugunsten einer Begrünung oder einer alternativen Flächennutzung ist ohne weiteres möglich.

Für den Fußverkehr ist ein ausreichendes Wegenetz vorhanden. Mängel zeigen sich hier z. T. in der Oberflächenbeschaffenheit sowie im Hinblick auf die fehlende Barrierefreiheit, insbesondere für Sehbehinderte. Am Kreisverkehr in der Neumünsterstraße fehlen Fußgängerüberwege. An einigen Straßenabschnitten sind zusätzliche Überquerungshilfen zu prüfen.

Dagegen weist das Radverkehrsnetz in Wahlstedt erhebliche Lücken und Mängel auf. Der aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen vorhandene Mischverkehr auf Neumünsterstraße, Segeberger Straße und Industriestraße ist nicht zufriedenstellend. Darüber hinaus sind einige punktuelle Mängel sowie Missstände in der Breite und der Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen aufgefallen.

Das Angebot im ÖPNV – Bahn- und Busfahrten im Stundentakt nach Bad Segeberg, Neumünster und Bad Oldesloe – entspricht dem aktuellen Standard für eine Kleinstadt im ländlichen Raum. Die B&R-Anlagen am Bahnhof sind sehr positiv zu bewerten. Mängel sind in der räumlichen Erschließung der Randbereiche der Bebauung, in der Anbindung des Bahnhofs an den Stadtkern und die westlichen Wohngebiete sowie in der Barrierefreiheit der Bushaltstellen festgestellt worden.

### **3. Maßnahmenkonzept**

#### **3.1 Allgemeines**

Dem Planungsleitbild ist zu entnehmen, dass sich die Einstellung zur Verkehrsplanung gegenüber früheren Jahren entscheidend verändert hat. Den Planungen zum Fuß- und Radwegenetz sowie dem öffentlichen Verkehr und den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird ein wesentlich höherer Stellenwert beigemessen. Der motorisierte Individualverkehr muss stadtverträglich geführt werden. Grundsätzliches Ziel der Planungen ist die Entlastung innerstädtischer Straßenräume von gebietsfremdem Verkehr und ein nutzungsverträgliches Geschwindigkeitsniveau. Angestrebt wird ein Verkehrsnetz, das allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird und auf die nicht verkehrlichen Straßenraumnutzungen abgestimmt ist. Insbesondere auf den Haupttrouten sind durch entsprechende Maßnahmen die Bedingungen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Veränderungen in der Flächenaufteilung der Straßenräume zu Lasten des fließenden oder ruhenden Verkehrs sollten kein Tabuthema sein.

Die große Anzahl der innerhalb der Stadt abgewickelten Wege lassen insbesondere das Fahrrad bzw. E-Bike als geeignetes alternatives Verkehrsmittel im innerstädtischen Verkehr erscheinen. Den zum Radfahren grundsätzlich günstigen topografischen Gegebenheiten stehen jedoch die vorhandenen Mängel im Radwegenetz gegenüber, die ein sicheres, bequemes und direktes Erreichen der Ziele erschweren. Daher müssen im Rahmen einer Angebotsplanung Maßnahmen ergriffen werden, die vorhandenen Probleme zu lösen und das Radfahren attraktiver zu gestalten. Der Bevölkerungsanteil, der bereits das Fahrrad als innerstädtisches Verkehrsmittel nutzt, muss durch diese Maßnahmen weiter gefördert und erhöht werden.

Die Erschließung der Stadt Wahlstedt durch den ÖPNV ist grundsätzlich gewährleistet. Das Busliniennetz und das Fahrtenangebot können noch stärker auf den Bedarf ausgerichtet werden. Darüber hinaus kann die Attraktivität des ÖPNV durch eine Anbindung des Stadtkerns und der westlichen Wohngebiete an den Bahnhof Wahlstedt, eine gute Abstimmung zwischen Bahn und Bus sowie Maßnahmen an den Haltestellen gesteigert werden. Die Barrierefreiheit muss durch den Ausbau weiterer Bushaltestellen kontinuierlich verbessert werden.

#### **3.2 Fußverkehr**

Die Wege im Fußverkehr sind i. d. R. auf kurze Strecken begrenzt. Innerhalb von Wahlstedt sind aber in diesem begrenzten Radius schon viele Ziele zu erreichen. Der Anteil des Fußverkehrs am Modal-Split darf daher nicht unterschätzt werden. Über ein zweckmäßiges, attraktives und sicheres Wegenetz gilt es, weitere Potentiale hierfür zu erschließen.

Wichtige Rahmenbedingungen hierfür sind:

- Sichere, attraktive und abwechslungsreiche Wegeverbindungen zu den wichtigsten Zielpunkten des Fußverkehrs;
- Kurze und direkte Wegeführungen mit guter Orientierungsmöglichkeit und alternativen Wegewahlmöglichkeiten;
- Abbau von Trennwirkungen an Hauptverkehrsstraßen, auch unter dem Gesichtspunkt einer Minderung der Verkehrsgefährdung;
- Ausreichende Befestigung, Unterhaltung und Beleuchtung der unabhängig vom Kfz-Verkehr geführten Wege;
- Den Bedürfnissen und dem Sicherheitsempfinden der Fußgänger entsprechende Gehwegbreiten mit ausreichendem Abstand zur Fahrbahn.

Aufbauend auf den formulierten Ansprüchen sowie den in der Analyse festgestellten Mängeln in der Abwicklung des Fußverkehrs sind im Straßenraum Maßnahmen vorzusehen, die neben der Sicherheit der zu Fuß Gehenden die Aufenthaltsqualität und die sozialen Funktionen des Straßenraums aufwerten. Eine entscheidende Rolle spielen sowohl die sichere Überquerbarkeit der Fahrbahn als auch die weitgehend ungehinderte Abwicklung des Längsverkehrs, vor allem auf den Hauptrouten in Richtung Stadtkern und zu den Einzelhandelsstandorten.

Verbesserungen im Fußwegenetz stehen häufig im Zusammenhang mit dem Radwegenetz, da die Probleme teilweise identisch sind. So kommt der Ausbau der Seitenräume und der Einbau von Überquerungshilfen auch dem Fußverkehr zu Gute. Andererseits bestehen in Straßenabschnitten mit engen Seitenräumen auch konkurrierende Nutzungsansprüche. So kann die Ausweisung als „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder als „Gehweg, Radfahrer frei“ zu Nachteilen für den Fußverkehr führen.

Eine wesentliche Forderung für das Fußwegenetz ist die Barrierefreiheit. Die gesetzlichen Vorgaben zur Schaffung barrierefreier Verkehrsanlagen bedeuten, dass diese Belange schon beim Entwurf zu berücksichtigen sind.

Verkehrsanlagen sollen den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer genügen. Für motorisch eingeschränkte Menschen (u. a. Rollstuhl- und Rollatornutzende) aber auch für alle rollenden Verkehrsmittel (u. a. Fahrrad, Inline-Skates, E-Scooter oder Kinderwagen) können die für Sehbehinderte als Orientierungshilfen notwendigen Stufen, Borde und Bodenindikatoren eine Komforteinbuße oder ein Hindernis darstellen. Hier sind beim Ausbau entsprechende Kompromisse erforderlich, die beiden Personengruppen dienen. Bordabsenkungen werden daher häufig differenziert ausgebaut, was sowohl den Mobilitätsbehinderten (Nullabsenkung) als auch den Sehbehinderten (taktiles Leitsystem und 6 cm Bordhöhe) am besten gerecht wird.



Der barrierefreie Ausbau von Gehwegen findet i. d. R. im Rahmen von Neu- oder Ausbaumaßnahmen in Straßenräumen statt. Dagegen ist der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen auch als solitäre Maßnahme möglich. Der Bedarf an Maßnahmen und die Reihenfolge der Umsetzung ist i. d. R. von den angrenzenden Nutzungen abhängig. Er ist im Umfeld von Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Schulen und anderen Einrichtungen mit viel Publikumsverkehr sowie im Zuge der Hauptverbindungen am höchsten. Von großer Bedeutung für Sehbehinderte sind auch akustische Signale an den Signalanlagen.

Lange Wartezeiten an Signalanlagen für die zu Fuß Gehenden sind zu vermeiden. Während sich an Knotenpunkten längere Wartezeiten teilweise nicht vermeiden lassen, so sollten Bedarfsanlagen i. d. R. kurzfristig auf Anforderungen reagieren. Die Freigabezeiten an signalisierten Knotenpunkten sind innerorts regelmäßig in jedem Umlauf zu schalten.

### **3.3 Radverkehr**

#### **3.3.1 Ziele, Ansprüche, Bedarf**

Im Hinblick auf die angestrebten Veränderungen im Modal Split zugunsten des Radverkehrs muss das Radverkehrsnetz sicherer und attraktiver gestaltet werden. Dabei sind nicht die bestehenden Ansprüche maßgebend, sondern es ist eine konsequente Angebotsplanung zu betreiben. Der Radverkehr ist durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen zu fördern. Die Belange des Radverkehrs müssen den Belangen des Kfz-Verkehrs zumindest gleichberechtigt gegenübergestellt werden.

Als Ziele für Wahlstedt sind anzustreben:

- Angebot eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes, das eine sichere, bequeme und direkte Erreichbarkeit der Ziele gewährleistet;
- Eine dem objektiven und subjektiven Sicherheitsbedürfnis entsprechende Gestaltung der Radverkehrsrouten, die das Auftreten von Konfliktsituationen minimiert;
- Eine ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen und die Gewährleistung einer ganzjährigen Nutzbarkeit durch eine laufende Unterhaltung;
- Ein ausreichendes Angebot an sicheren Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten z. B. im Stadtkern, an Haltestellen, an Schulen sowie an Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen;
- Eine Öffentlichkeitsarbeit in Verwaltung und Politik, die das Fahrrad als umweltgerechtes, zukunftsorientiertes Verkehrsmittel und die Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende mit allen Pflichten und Rechten, die ihnen die Straßenverkehrsordnung zuweist, ins öffentliche Bewusstsein rückt.

### 3.3.2 Bestandteile eines Radverkehrsnetzes

Zur Führung des Radverkehrs werden verschiedene Möglichkeiten unterschieden, zu denen die Verwaltungsvorschrift zur StVO detaillierte Aussagen beinhaltet:

- Radweg:
  - ⇒ baulich und durch Beschilderung gekennzeichnete Fläche auf Gehwegniveau mit Benutzungspflicht für Radfahrende,
  - ⇒ bei gutem baulichen Zustand der Radwege komfortable und sichere Führung,
  - ⇒ Zweirichtungsverkehr möglich, aber nur bei entsprechender Notwendigkeit (z. B. dichte Folge von Zielen auf einer Seite), ausreichender Breite und besonderen Maßnahmen an Knotenpunkten etc. zweckmäßig,
  - ⇒ hoher Anspruch an die bauliche Qualität.
- Gemeinsamer Geh-/Radweg:
  - ⇒ gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzte Fläche auf Gehwegniveau, entsprechend beschildert und mit Benutzungspflicht für Radfahrende,
  - ⇒ zweckmäßig bei beengten Straßenraumabmessungen und geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen,
  - ⇒ im Bereich von Zufahrten Beeinträchtigung der Sichtkontakte mit der Folge von Konfliktsituationen möglich.
- Radfahrstreifen:
  - ⇒ markierte Fläche auf der Fahrbahn, entsprechend beschildert und mit Benutzungspflicht für Radfahrende,
  - ⇒ komfortable Führung des Radverkehrs,
  - ⇒ i. d. R. verkehrssicher, da der Radfahrende sich im direkten Blickfeld des Kfz-Verkehrs befindet,
  - ⇒ kostengünstig und zweckmäßig bei breiten Fahrbahnen, entsprechenden Aufstellmöglichkeiten an den Knotenpunkten und mehrfacher Anwendung im Stadtgebiet,
  - ⇒ etwa gleicher Platzbedarf wie bei Radwegen,
  - ⇒ Risiko einer Fremdnutzung z. B. durch ruhenden Verkehr und einer überbreit wirkenden Fahrbahn mit negativen Auswirkungen auf die Kfz-Geschwindigkeiten.
- „Sonstige Radwege“:
  - ⇒ Flächen auf Gehwegniveau, die baulich als Radweg zu erkennen sind, aber keine Beschilderung aufweisen,
  - ⇒ keine Benutzungspflicht für Radfahrer, d. h. die Benutzung der Fahrbahn ist ebenfalls erlaubt,
  - ⇒ bei mäßigem Kfz-Verkehr und ebener Fahrbahn gute Radverkehrsführung, da zügig fahrende Radfahrer die Fahrbahn benutzen können und weniger sicheren Radfahrern der Seitenraum zur Verfügung steht.

- Gehweg / „Radfahrer frei“:
  - ⇒ innerorts zweckmäßig als Alternative zu gemeinsamen Geh-/Radwegen bei geringem Radverkehr und ausreichender Gehwegbreite,
  - ⇒ Benutzung des Gehwegs durch Radfahrer bei vorsichtiger Fahrweise erlaubt,
  - ⇒ Regelung durch entsprechende Beschilderung.
- Radverkehrsschutzstreifen:
  - ⇒ markierte, aber nicht beschilderte Fläche auf der Fahrbahn ohne formelle Benutzungspflicht für Radfahrer,
  - ⇒ i. d. R. geringere Breite als Radfahrstreifen,
  - ⇒ durch den Kfz-Verkehr überfahrbar,
  - ⇒ beidseitig anwendbar bei Fahrbahnbreiten von 7,0 m bis 8,5 m,
  - ⇒ Kennzeichnung durch Piktogramme,
  - ⇒ zweckmäßig bei Verkehrsstärken bis ca. 10.000 Kfz/24h und geringem Lkw-Anteil in Kombination mit einem Halteverbot am Fahrbahnrand.
- Fahrradstraßen (Bild 58):
  - ⇒ durch Beschilderung ausgewiesen,
  - ⇒ Mindestbreite erforderlich,
  - ⇒ Kfz-Verkehr mit niedrigen Geschwindigkeiten durch Zusatzzeichen erlaubt, häufig nur in einer Fahrtrichtung,
  - ⇒ zweckmäßig in Straßen mit viel Radverkehr und relativ geringem Kfz-Verkehrsaufkommen.



Bild 27: Beispiel Fahrradstraße

Das Radverkehrsnetz besteht jedoch nicht nur aus den beschriebenen Radverkehrsanlagen. Auch Fahrbahnen sind ein wesentlicher Bestandteil des Netzes und sollten daher die Bedingungen zur notwendigen Verkehrssicherheit und zum gewünschten Komfort erfüllen. Die Führung des Radverkehrs über verkehrsarme Straßen oder über Wege in Grünbereichen kann eine sinnvolle Alternative für stark belastete Straßen darstellen.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)<sup>2</sup> sehen für die unterschiedlichen Anlagentypen entsprechende Vorgaben hinsichtlich der Breite vor, die nachrichtlich in Tabelle 3 zusammengestellt sind.

---

<sup>2</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), FGSV

Tabelle 3: Breitenmaße nach ERA

Anlagentyp	Breite (ggf. einschließlich Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß	2,00 m
	Maß bei geringer Verkehrsstärke	1,60 m
Beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	2,50 m
	Maß bei geringer Verkehrsstärke	2,00 m
Einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	3,00 m
	Maß bei geringer Verkehrsstärke	2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg	innerorts	bedarfsabhängig
	außerorts	2,50 m

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten zu richten. Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr sind von hoher Bedeutung. An Knotenpunkten mit nachgeordneten Erschließungsstraßen kommen insbesondere bei Zweirichtungsverkehr Teilaufpflasterungen mit Radwegüberfahrten in Frage, die die Vorfahrt des Radverkehrs besonders verdeutlichen und zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau der ab- bzw. einbiegenden Kraftfahrzeuge führen.

Auf zweistreifigen Straßen sind Radverkehrsanlagen innerorts (Tempo 50) bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h entbehrlich, da der Radverkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Eine Teilseparation ist bei Verkehrsstärken zwischen 400 und 1.000 Kfz/h vorgesehen. Hier kommen Radwege ohne Benutzungspflicht, Schutzstreifen oder Gehwege, die für Radverkehr freigegeben werden, zum Einsatz.

In Tempo-30-Zonen sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden, da Radverkehrsanlagen den Charakter von Vorfahrtsstraßen suggerieren, was bei Vorfahrt von rechts zu vermeiden ist.

### 3.3.3 Maßnahmen

Für den Radverkehr sind verschiedene bauliche und betriebliche Maßnahmen erarbeitet worden. So wurden Alternativrouten zum Bahnhof und in Richtung Fahrenkrug / Bad Segeberg entwickelt. Zur besseren Anbindung der Wohngebiete an den Stadtkern sind vier Radachsen definiert worden, für die eine Ausweisung als Fahrradstraßen geprüft werden sollte. Für einzelne Problempunkte wurden Maßnahmen zusammengestellt. Der Neubau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ist auf zwei Abschnitten vorgesehen.

Ausweisung von Alternativrouten:

- zum Bahnhof über Gorch-Fock-Straße, einer geplanten Radachse im Grünen zwischen Scharnhorststraße und Dorfstraße, Hasselkamp und Kieler Straße
- nach Fahrenkrug / Bad Segeberg über Alte Landstraße

Ausweisung von Radachsen / Prüfung von Fahrradstraßen:

- Nord: über Hasselkamp und Dorfstraße zur Neumünsterstraße
- Ost: über Alte Landstraße zum Kreisverkehr an der Neumünsterstraße
- Süd: über Hans-Dall-Straße zur Waldstraße
- West: über Ostlandstraße zur Neumünsterstraße

Neu- bzw. Ausbau von Radverkehrsanlagen:

- Industriestraße (Nordseite): zwischen Wittenborner Straße und Kronsheider Straße (Planung der Stadt Wahlstedt liegt vor)
- Segeberger Straße (Nordseite): zwischen Rendsburger Straße und Alte Landstraße
- Neumünsterstraße (beidseitig): abhängig vom Ausbaukonzept, z. B. mit einseitigem Schutzstreifen und einseitigem Gehweg, Radf. frei (Bild 28)

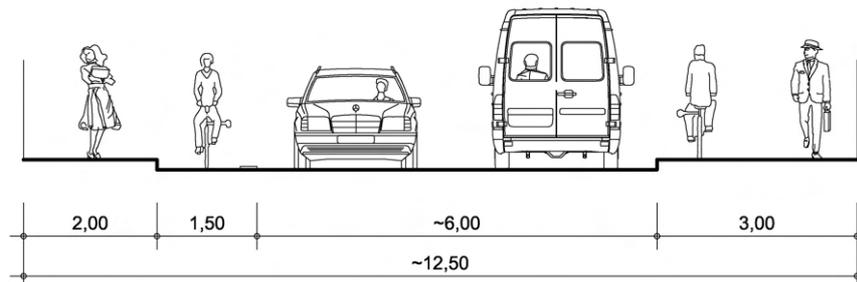


Bild 28: Neumünsterstraße (Beispiel ohne Fahrbahnumbau)

Änderung der Beschilderung:

- Dr.-Hermann-Lindrath-Straße: Ausweisung als Gehweg, Radf. frei im Einrichtungsverkehr von West nach Ost (Radverkehr von Ost nach West nutzt die Fahrbahn)
- Segeberger Straße (Südseite): Ausweisung als Gehweg, Radf. frei im Einrichtungsverkehr von West nach Ost

Ausbau von Fahrbahnübergängen:

- Waldstraße (Nordseite), in Höhe des Theaters
- Kronsheider Straße (Westseite), in Höhe Waldstraße
- Segeberger Straße (Nordseite), westlich des Kreisverkehrs

Erneuerung der Oberfläche:

- Kieler Straße (K 60), nördlich des Kreisverkehrs
- Segeberger Straße (K 102), westlich des Kreisverkehrs

Punktuelle Maßnahme am Knotenpunkt:

- Kieler Straße / Blocksberg (beide Einmündungen) und Kieler Straße / Alte Landstraße: Optische Hervorhebung der Furten (ggf. auch Aufpflasterung), Beschilderung der nachgeordneten Knotenzufahrten mit Zeichen 1000-32 StVO (Radverkehr in beiden Richtungen)
- Kieler Straße / Holsteinstraße: Ausbau eines Übergangs auf den Radweg

Umgestaltung von Knotenpunkten:

- Rendburger Straße / Dorfstraße: Reduzierung der Fahrbahnfläche, Führung des Radverkehrs im Zuge der Dorfstraße (Radachse Nord), etc.

Einrichtung von Mobilitätsstationen:

- Car-Sharing-Angebote
- Verleih von Lastenfahrrädern, E-Scootern, E-Bikes etc.
- Ggf. Serviceeinrichtungen rund um das Fahrrad



Bild 29/30: Beispiele für Mobilitätsstationen

### 3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Wahlstedt verfügt über ein zufriedenstellendes Angebot im Bahnverkehr. Der Bahnhof Wahlstedt hat jedoch keine Anbindung an den Stadtkern und die westlichen Wohngebiete. Zur Verbesserung der Situation soll mittelfristig ein autonom fahrender E-Shuttle eingesetzt werden. Die z. Zt. vorhandenen Systeme befinden sich noch in der Testphase.

Die Busverbindung in Richtung Bad Segeberg wird aktuell im Stundentakt – mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten – bedient. Mittelfristig sollte für eine höhere Attraktivität tagsüber ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden. In Randzeiten kann auch auf ein bedarfsgesteuertes System umgestellt werden, wenn dieses kostengünstiger eingesetzt werden kann.

In den Randzeiten und am Wochenende ist anstatt des Linienbetriebs auch ein Flächenbetrieb möglich, wie er bereits in anderen ländlichen Räumen eingesetzt wird. Die Fahrten finden nach Anforderung statt und sind unabhängig von vorhandenen Linien und Haltestellen.

Das vorhandene Angebot im ÖPNV kann vom Kunden bzw. den potenziellen Kunden nur wahrgenommen werden, wenn er darüber informiert wird. Neben den Grundinformationen zu Hause muss der Kunde während des gesamten Fahrtwegs Informationen erhalten. Erforderlich sind aktuelle Informationen in Echtzeit über das ÖPNV-Angebot, die über Apps, der Anzeigen in und an den Fahrzeugen, Informationseinrichtungen an den Haltestellen etc. zur Verfügung gestellt werden müssen.

Darüber hinaus können potenzielle Kunden im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements gezielt auf den ÖPNV gelenkt werden. Mobilitätsmanagement wird als eine „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen“ definiert. Um den Fahrgästen eine durchgängige Informationskette bieten zu können, sollte die Errichtung von öffentlichen und kostenfrei nutzbaren WLAN-Hotspots in Linienbussen realisiert werden.

Das ÖPNV-Angebot sollte vom (potentiellen) Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein einheitliches Auftreten und ein hoher Wiedererkennungswert notwendig. Informationen über das Angebot sollten über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Um ein positives Image zu vermitteln, ist auch eine Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten anzustreben.

### 3.5 Kfz-Verkehr

Dem Kfz-Verkehr steht ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung. Auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" engagieren sich bereits 560 Städte, Gemeinden und Landkreise für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits. Auch die Stadt Wahlstedt könnte dieser Initiative beitreten, um das Ziel eines geringeren Geschwindigkeitsniveaus auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu unterstreichen.

Aktuell ist anzustreben, zumindest die z. Zt. vorhandenen Möglichkeiten für eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auszuschöpfen. So kann unter bestimmten Randbedingungen vor Schulen, Krankenhäusern, Altenheimen und Kindergärten eine Streckengeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden.

In Wahlstedt liegen zwei dieser Einrichtungen unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen. So hat das Paul-Gerhardt-Haus seinen Eingang an der Waldstraße. Es ist daher zu prüfen, ob zwischen Neumünsterstraße und Hans-Dall-Straße die Streckengeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden kann. Die Poul-Due-Jensen-Schule liegt direkt an der Neumünsterstraße. Auch hier ist zu prüfen, ob zwischen Kronsheider Straße und Ostlandstraße eine Streckengeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann.

Im nachgeordneten Straßennetz ist grundsätzlich eine Ausweisung als Tempo-30-Zone vorgesehen. Auch auf den geplanten Radachsen, die nach Möglichkeit als Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollen, wird in diesem Fall die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Das betrifft u. a. die Dorfstraße, die heute noch mit 50 km/h befahren werden kann. Andere Radachsen liegen bereits heute in Tempo-30-Zonen.

Für die Neumünsterstraße wird im Stadtkern – zwischen Kreisverkehr und Ostlandstraße – eine Neugestaltung des Straßenraums angestrebt. Vorgesehen sind

- eine Reduzierung der Fahrbahnbreite,
- eine Verbreiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- eine Begrünung (Alleecharakter),
- die Schaffung von Aufenthaltsflächen,
- Möglichkeiten, die Fahrbahn linienhaft zu queren,
- eine attraktive Gestaltung des Straßenraums, z. B. durch Rundborde und Pflasteroberflächen und
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Für die Realisierung einer attraktiven Gestaltung der Neumünsterstraße mit hoher Aufenthaltsqualität ist eine Verbreiterung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Es ist daher zu prüfen, welche angrenzenden Flächen sich bereits im Besitz der Stadt befinden und wo ggf. noch Grunderwerb zu tätigen ist. So können Zug um Zug die Randbedingungen für eine Umgestaltung des Straßenraums zu einem „Stadtkern“ geschaffen werden.

### **3.6 Ruhender Verkehr**

Die Untersuchungen zum ruhenden Verkehr im Stadtkern von Wahlstedt haben gezeigt, dass das vorhandene Parkraumangebot insgesamt als zufriedenstellend einzustufen ist. Ein weiterer Ausbau der Stellplatzkapazitäten ist daher nicht erforderlich. Einzelne Stellplätze können auch zugunsten anderer Nutzungen aufgegeben werden. So sind dort z. B. zusätzliche Baumstandorte, Radabstellanlagen oder gastronomische Einrichtungen möglich. Bei einer konsequenten Umsetzung kann z. B. auf der Nordseite der Neumünsterstraße der angestrebte Alleecharakter realisiert werden.

Für die Umsetzung der Klimaziele ist die kontinuierliche Erhöhung des Anteils der Elektroautos unerlässlich. Dazu gehört jedoch die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur mit einer ausreichenden Anzahl an Lademöglichkeiten. Diese sollten in den Wohngebieten, auf den großen Parkplätzen der Einzelhandelsketten sowie auf den öffentlichen Parkplätzen im Stadtkern geschaffen werden.

In ländlichen Gebieten ist die Anzahl der Pkw pro Wohneinheit besonders hoch, da die Wege länger sind als in städtischen Räumen und häufig nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einer angemessenen Zeit durchgeführt werden können. In Neubaugebieten sollte daher eine ausreichende Anzahl an privaten Stellplätzen geschaffen werden. Für Einfamilienhausgebiete werden weiterhin zwei Stellplätze je WE empfohlen. Für Mehrfamilienhäuser sind 1,0 bis 1,5 Stellplätze je WE ausreichend. In besonderen Fällen, z. B. Altenwohnungen, kann auch der Wert von 1,0 Stellplätzen je WE unterschritten werden.

#### 4. Zusammenfassende Empfehlungen zur Umsetzung des Planungskonzeptes

Die vorliegende Untersuchung stellt ein Planungskonzept für die Stadt Wahlstedt dar, das aufbauend auf einer eingehenden Analyse der Verkehrsnetze aufeinander abgestimmte und sich ergänzende Maßnahmen

- zum Fuß- und Radverkehr,
- zum Kfz-Verkehr und zum ruhenden Verkehr sowie
- zum ÖPNV

beinhaltet. Die Maßnahmen dienen in ihrer Gesamtheit zur Verbesserung der Bedingungen für die nichtverkehrlichen Nutzungen, die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, den öffentlichen Verkehr und einen stadtverträglichen motorisierten Individualverkehr. Bestandteil einer zukunftsorientierten Mobilität ist u. a. das Car-Sharing, da „Teilen statt Besitzen“ in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird. Der Verzicht auf einen eigenen Pkw kann durch entsprechende Angebote gefördert werden. Hierfür sind im Stadtgebiet u. a. die Mobilitätsstationen geplant, wo neben Car-Sharing auch andere Verkehrsmittel angeboten werden sollen.

Einen wesentlichen Beitrag für eine umweltschonende Mobilität stellen Elektrofahrzeuge dar. Die Einrichtung weiterer Ladestationen auf Parkplätzen, auf P&R-Anlagen oder auch am Straßenrand wird den Anreiz zur Nutzung der E-Mobilität weiter erhöhen. Neben der Privatnutzung sind Elektroautos auch beim Car-Sharing eine interessante Alternative.

Für den ÖPNV wird insbesondere ein zusätzliches Potential in den Pendlern gesehen, was durch einen günstigen Tarif (z. B. das 365-Euro-Ticket) deutlich gefördert werden kann.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass nur eine Kombination von Maßnahmen die verkehrliche Situation in der Stadt Wahlstedt weiter verbessern und zu einem stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsgeschehen führen kann. Die zum Maßnahmenkonzept gehörenden Maßnahmen sind im Folgenden noch einmal in 8 Punkten zusammengefasst und in Bild 31 dargestellt.

##### 1. Verbesserung der Radinfrastruktur

- Ausbau von Radverkehrsanlagen in Neumünsterstraße und Industriestraße
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten – insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Zweirichtungsradwegen
- Ausbau radverkehrsgerechter Fahrbahnübergänge
- Umgestaltung des Knotenpunktes Rendsburger Straße / Dorfstraße
- Erneuerung schadhafter Oberflächen
- Anpassung der Beschilderung im Hinblick auf die Benutzungspflicht

## 2. Ausbau von Radrouten zur besseren Erreichbarkeit des Stadtkerns

- „Radroute Nord“ über Dorfstraße und Hasselkamp
  - „Radroute Ost“ über Alte Landstraße
  - „Radroute Süd“ über Hans-Dall-Straße
  - „Radroute West“ über Ostlandstraße und Grünweg zur Nordlandstraße
- Prüfung einer Ausweisung von Fahrradstraßen

## 3. Ausweisung alternativer Radrouten

- Radroute über Gorch-Fock-Straße, eine zu planende Wegeverbindung zwischen Scharnhorststraße und Dorfstraße „im Grünen“, Hasselkamp und Kieler Straße in Richtung Bahnhof
- Radroute über Alte Landstraße in Richtung Fahrenkrug / Bad Segeberg

## 4. Verbesserung des ÖPNV-Angebots

- Anbindung der Wohngebiete und des Stadtkerns an den Bahnhof Wahlstedt mit Hilfe eines (autonom fahrenden) E-Shuttle
- Verbesserung des Angebots auf den Buslinien 7900 und 7930 auf einen 30-Minuten-Takt in den Kernzeiten
- Ausbau eines bedarfsgesteuerten Angebots in den Randzeiten und am Wochenende
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen mit Wetterschutzeinrichtungen, Fahrgastinformationsanzeigen etc.

## 5. Schaffung von Mobilitätsalternativen

- Ausbau von Mobilitätsstationen in den Wohngebieten (Nord, Ost, Süd, West, Mitte)
- Sharing-Angebote: Lastenräder, E-Scooter, E-Autos
- Ggf. Serviceangebote

## 6. Neugestaltung der Neumünsterstraße im Bereich des Stadtkerns mit

- Reduzierung der Fahrbahnbreite
- Begrünung (Alleecharakter)
- Aufenthaltsflächen
- Linienhaften Querungsmöglichkeiten
- Attraktiver Gestaltung, z. B. durch Rundborde und Pflasteroberflächen

## 7. Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

- Streckengeschwindigkeit von 30 km/h in der Neumünsterstraße in Höhe der Poul-Due-Jensen-Schule



- Streckengeschwindigkeit von 30 km/h in der Waldstraße in Höhe des Paul-Gerhardt-Hauses
- Streckengeschwindigkeit von 30 km/h in den Fahrradstraßen
- Streckengeschwindigkeit von 30 km/h in der Neumünsterstraße im Bereich des Stadtkerns nach Umgestaltung des Straßenraums
- Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten
- Prüfung eines Beitritts in die kommunale Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten", in der sich bereits 560 Städte, Gemeinden und Landkreise für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits engagieren

8. Ruhender Verkehr

- Schaffung von öffentlichen und privaten Ladeeinrichtungen für E-Autos
- Reduzierung der Stellplatzanzahl auf den Parkplätzen zugunsten einer Begrünung, auch im Hinblick auf den angestrebten Alleecharakter der Neumünsterstraße
- Anpassung der Stellplatzsatzung an den unterschiedlichen Bedarf

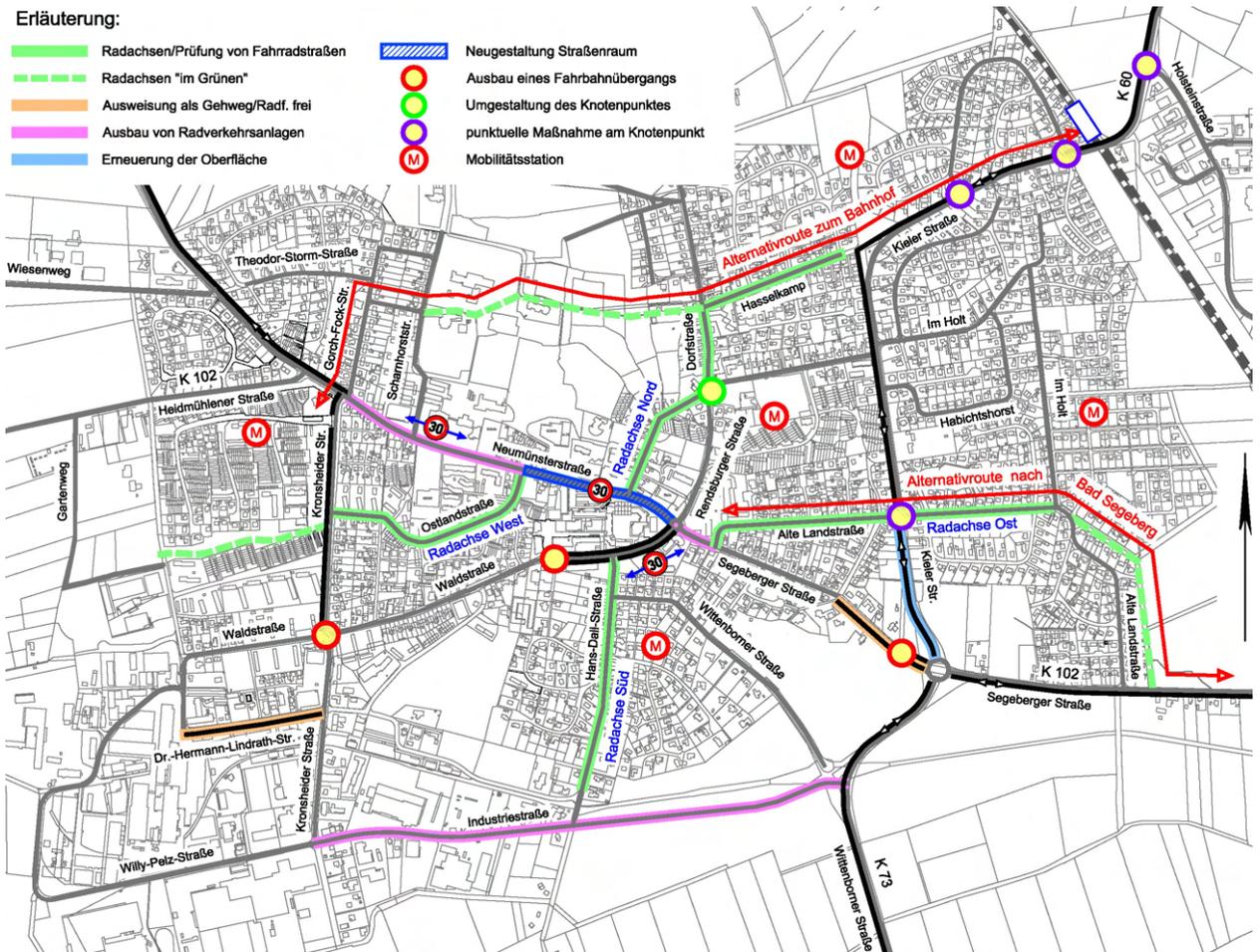


Bild 31: Maßnahmenplan

Die in der Verkehrsgutachterlichen Stellungnahme empfohlenen Maßnahmen für die Stadt Wahlstedt unterstützen die Ergebnisse und Maßnahmen des ISEK. Sie schaffen die Voraussetzungen für die zukünftigen Entwicklungen und eine klimaschonende Mobilität. Nach gewissen Zeiträumen oder erfolgter Umsetzung von Planungsmaßnahmen sind die Veränderungen zu überprüfen und ggf. Planungskorrekturen vorzunehmen. Für die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach vorheriger Machbarkeitsprüfung Detailplanungen zu erarbeiten.

Hannover, im März 2023

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)