



Dokumentation der Veranstaltung

Öffentliche Beteiligung zum Mobilitätskonzept Obere Neustadt

Mittwoch, 1. November 2023

18.00 – 20.30 Uhr

Theodor-Storm-Hotel

Veranstalterin: Stadt Husum, Stadtbauamt
Zingel 10, 25813 Husum

Fachplanung: stadtraum - Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH

Moderation und Dokumentation: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Ablauf

- Begrüßung und Einführung
- Mobilitätskonzept Obere Neustadt – Vorstellung erster Ergebnisse
- Diskussion an den Thementischen
- Gemeinsamer Blick auf die Ergebnisse der Thementische
- Ausblick

Teilnehmer*innen

Bürger*innen aus Husum, Vertreter*innen verschiedener Interessensgemeinschaften, Interessierte

Mitwirkende

- Stadt Husum, Stadtbauamt, Bauaufsicht / Planung
 - Magdalena Müller
- stadtraum - Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH
 - Julia Gräbel
 - Winfried Müller-Brandes
 - Pia Zieren
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
 - Béatrice Barelmann
 - Sophia Hogeback
 - Elias Anton
 - Katharina Koße

1. Begrüßung und Einführung

Magdalena Müller, Stadtbauamt Husum, begrüßt die etwa 45 Teilnehmenden im Theodor-Storm-Hotel zur öffentlichen Beteiligungsveranstaltung. An der Veranstaltung nehmen das beauftragte Verkehrs- und Planungsbüro „stadtraum“ und das zuständige Quartiersmanagement für die Obere Neustadt teil. Frau Müller erläutert die zentrale Bedeutung des Mobilitätskonzeptes im Kontext der Städtebauförderung „Sozialer Zusammenhalt“ und den damit zusammenhängenden geplanten Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Besonders die fehlende Barrierefreiheit ist ein relevantes Thema in Bezug auf Mobilität in der Oberen Neustadt. Die Veranstaltung ist ein entscheidender Meilenstein auf dem Weg zur Erstellung des zukünftigen Mobilitätskonzeptes, so Frau Müller.

Béatrice Barelmann, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, ist Quartiersmanagerin der Oberen Neustadt und heißt alle Teilnehmenden ihrerseits herzlich willkommen. Die Teilnehmenden erhalten einen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung. Frau Barelmann betont, wie wertvoll der anstehende Austausch zwischen den Bürger*innen, dem Planungsteam und der Stadt Husum für den weiteren Planungsprozess ist. Aufgrund ihres Wohn- und Arbeitsortes im Sanierungsgebiet Obere Neustadt und dessen Umgebung sind die Anwesenden selbst Expert*innen für das betrachtete Gebiet.

2. Mobilitätskonzept Obere Neustadt – Vorstellung erster Ergebnisse

Pia Zieren, Julia Gräbel und Winfried Müller-Brandes, die zuständigen Planer*innen des Planungsbüros stadtraum, stellen sich vor und begrüßen die Teilnehmenden.

Frau Gräbel stellt das Untersuchungsgebiet und die ansässigen Nutzungen vor. Das Untersuchungsgebiet umfasst das Sanierungsgebiet Obere Neustadt. Innerhalb dieses Gebietes stellen die Marktstraße, die Adolf-Brütt-Straße und die Schloßstraße sowie die südlichen Anbindungen über die Deichstraße und Neustadt wesentliche Ein- und Ausfallstraßen dar. Das Quartier zeichnet sich durch eine hohe Konzentration unterschiedlicher Nutzungen im Bereich der Neustadt aus. Hier finden sich sowohl lokale Nutzungen der Gastronomie, der Gesundheitsfürsorge und des Sozialen als auch Nutzungen mit regionaler Bedeutung. Zu diesen zählen die Arbeitsagentur, das Kreishaus und das Husumhus.

Frau Gräbel erläutert den aktuellen Arbeitsstand des Mobilitätskonzeptes. Derzeit wird geprüft, wie Herausforderungen der Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität sowie Nutzungskonflikte und Flächenaufteilung zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden bewältigt werden könnten. Im Rahmen dieser Aufgabenstellung wurde vom Planungsteam eine Bestandsanalyse erstellt, aus der einige Schlaglichter vorgestellt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Herr Müller-Brandes gibt einen Überblick über die festgestellte Erschließung des Untersuchungsgebietes durch den ÖPNV. Über die Buslinie 1 sind Orte mit lokaler und regionaler Bedeutung aus der Oberen Neustadt gut erreichbar. Die Einzugsbereiche der einzelnen Haltestellen (Luftlinie, Radius 400m) decken das gesamte Gebiet ab. Dementsprechend gilt die Obere Neustadt, hinsichtlich der Vorgabe des Regionalen Nahverkehrsplans (RegNVP) 2022-2026, als ausreichend erschlossen. Allerdings sorgt der Einrichtungsverkehr der Buslinie 1 für eine erschwerte Orientierung. Durch die Hinführung über die Marktstraße/Neustadt und Rückführung über die Nordhusumerstraße treten die Haltestellen je nach Fahrtrichtung straßenversetzt auf. Eine Haltestellenpaarung auf der gegenüberliegenden Straßenseite könnte für eine leichtere Orientierung sorgen.

Beläge/Führungsformen Radverkehr und Fußwege

Ein Teil des Straßenbelages der Oberen Neustadt besteht aus Großsteinpflaster, welches nicht barrierefrei ist. Zu den betroffenen Straßen zählen der Treibweg, die Brüggemannstraße (zwischen Treibweg und Gurlittstraße) und Hinter der Neustadt, erläutert Frau Gäbel.

Bezüglich des Führungsverkehrs lassen sich folgende Auffälligkeiten festhalten:

- Auf dem Treibweg und der Brüggemannstraße sind die Fußgängerwege für Fahrräder freigegeben.
- Auf der Deichstraße sind sowohl Fuß- als auch Radverkehr verboten.

Im Untersuchungsgebiet sind mit der Nordhusumerstraße und der Ecke Nordbahnhofstraße/Neustadt zwei Einbahnstraßen im Sanierungsgebiet vorhanden.

Frau Gäbel weist darauf hin, dass im gesamten Quartier lediglich drei Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Parkraumerhebung

Am 28. März 2023 wurde eine stichprobenartige Erhebung des Parkraumes in der Oberen Neustadt durchgeführt. Hierbei sind die Auslastung und Kapazität der vorhandenen Parkplätze, am Nachmittag und in der Nacht, durch eine Zählung erhoben worden. Nicht berücksichtigt wurde der Parkraum auf privaten Grundstücken. Die Parkdauer floss nicht in die Erhebung ein.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Untersuchungsgebiet vorwiegend freies Parken dominiert. Bewohnerparken wird im Quartier wenig angeboten. Parkplätze für Menschen mit Behinderung sind nur vereinzelt verfügbar.

Die Auswertung ergab, dass das Gesamtangebot der Parkplätze, zu den jeweiligen Zeitpunkten der Zählungen, nicht vollständig ausgelastet war. Festzustellen ist, dass der Parkdruck in Richtung Zentrum zunimmt. Ein starker Einfluss auf das Parkraumangebot durch Mitarbeitende im Kreishaus oder des Krankenhauses über den Tag wurde nicht festgestellt.

Verkehrszählung

Zwischen dem 12. bis 14. September 2023 wurden an verschiedenen Punkten in der Neustadt Verkehrszählungen durchgeführt. Hierbei ist in den Nachmittagsspitzenstunden die Straßennutzung durch Personenkraftwagen (PKWs), Lastkraftwagen (LKWs) und Fahrräder aufgezeichnet worden.

Anhand der Messungen ergab sich, dass die Wohnstraßen innerhalb des Gebiets einer Verkehrsbelastung mittlerer Größenordnung unterliegen. Die Marktstraße und Neustadt sind einer vergleichsweise stärkeren Belastung ausgesetzt. Die erhobene Verkehrsbelastung befindet sich dennoch in einem durchschnittlichen Bereich für ein Wohngebiet. Auffällig zeigt sich der starke Abbiegeverkehr zum Parkhaus THEO auf der unteren Nordhusumerstraße. Grund hierfür ist das bestehende Einbahnstraßensystem.

Chancen-Mängel-Plan

Frau Zieren stellt den Chancen-Mängel-Plan vor, der basierend auf den bereits umgesetzten Beteiligungsformaten und der Grundlagenermittlung mit einhergehender Verkehrserhebung erstellt wurde. Bei den bisherigen umgesetzten Beteiligungsformaten handelt es sich um:

- Rundgang zur Barrierefreiheit (September 2018)
- Befragung des Beirates Obere Neustadt (Februar 2023)
- Mobilitätskränzchen (März 2023)
- Kinderbeteiligung (Juli 2023)

Festgehaltene Ergebnisse aus dem Mobilitätskränzchen sind, dass Carsharing als attraktive Alternative für zukünftige Entwicklungen wahrgenommen wird, eine steigende Anzahl von

Lastenrädern beobachtet wird und eine verminderte Verkehrsbelastung des Gebiets seit dem Umbau der Umgehungsstraße festzustellen ist.

Chancen und Lösungsvorschläge werden unter anderem für den Stadtweg, die Nordhusumerstraße, für das Friedhofsumfeld und Neustadt gesehen. An diesen Orten erkennen die Planer*innen Potenzial in einer neuen Straßenbegrünung oder -umgestaltung sowie Beleuchtung, berichtet Frau Zieren. Für die Ecke Stadtweg/Marktstraße wird eine beidseitige Führung des Radverkehrs als Chance gesehen. Mängel wurden vornehmlich in der Nähe des Zentrums und des Treibwegs für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs festgestellt.

Rückfragen der Teilnehmenden

- Unter welche Kategorie fallen die Parkplätze der Supermärkte, welche eine zeitliche Befristung haben?
 - Obwohl die Parkdauer auf den Parkplätzen der Supermärkte zeitlich begrenzt ist, fallen diese unter die Kategorie „öffentlich zugängliche Parkplätze“.
- Wieviele der angegebenen Behindertenparkplätze sind beschildert?
 - In der Erhebung wurden lediglich beschilderte Behindertenparkplätze aufgeführt. Hierbei handelt es sich um 13 Parkplätze.
- Warum wurde keine Stichprobe am Vormittag durchgeführt? Besonders zu dieser Tageszeit lasse sich eine starke Belastung der Parksituation durch das Kreishaus und das Krankenhaus feststellen.
 - Das Planungsbüro habe gute Erfahrungen mit den Zählungen am Nachmittag gemacht, da sich zu dieser Tageszeit ein durchmisches Verkehrsbild abzeichne. Dennoch sei dies ein wichtiger Hinweis.
- Wie werden Anwohnerparkplätze definiert?
 - Anwohnerparken ist offiziell ausgeschildert. Um das Angebot nutzen zu können, müssen die Anwohnenden gegen Gebühr eine Parkmarke beantragen.
- Durch das Parken an den Straßenrändern wird beim Abbiegen die Einsicht in die betreffenden Straßen gefährdet.
 - Dies ist ein wichtiger Hinweis, welcher später an den Thementischen ausführlicher diskutiert werden kann.

3. Diskussion an Thementischen

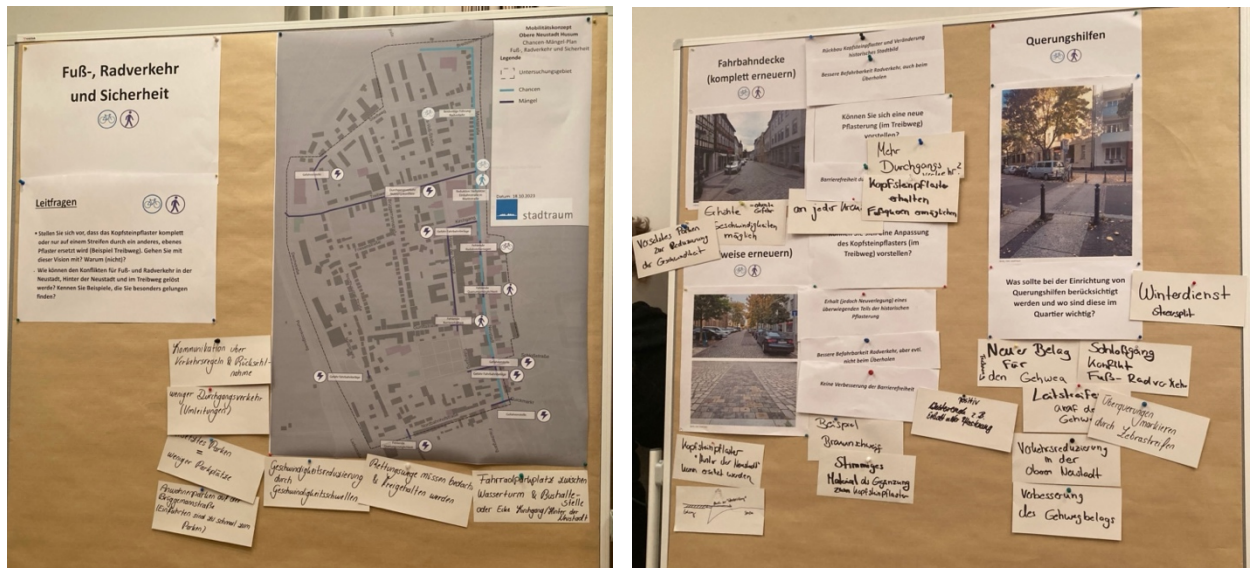
Die Teilnehmenden haben nun die Möglichkeit, an Thementischen genauer über Chancen und Mängel in der Oberen Neustadt zu diskutieren. Frau Zieren stellt die drei Thementische vor:

- Fuß-, Radverkehr und Sicherheit
- Parken und öffentlicher Raum
- ÖPNV/On-Demand-Angebote (engl.: Angebote, die auf Anforderung kommen)

Im Folgendem finden sich stichpunktartige Abschriften der Beiträge der Teilnehmenden an den Thementischen. Im Anschluss an die Arbeitsphase stellen die Planer*innen die wichtigsten Ergebnisse im Plenum vor.

kursiv dargestellt: Ergänzungen von „stadtraum“, welche dem besseren Verständnis der Anmerkungen dienen.

3.1. Thementisch: Fuß-, Radverkehr und Sicherheit



Fußverkehr

- Verbesserung des Gehwegbelags (besonders Treibweg)
- Ausgestaltung der Querungsstellen bevorzugt als „Zebrastrreifen“
- Leitstreifen auf dem Gehweg
- Einsatz von Blechplatten als Überbrückungselement zwischen Gehweg und Fahrbahn
- Verbesserung für das Queren von Fußgänger*innen und das Großsteinpflaster erhalten
- Treibweg: Querungsstellen an jeder Kreuzung und das Großsteinpflaster erhalten

Radverkehr

- (Überdachte) Radabstellanlagen zwischen Wasserturm und Bushaltestelle oder Ecke Kirchgang/Hinter der Neustadt

Sicherheit

- Kommunikation über Verkehrsregeln & Rücksichtnahme
- Verkehrsreduzierung in der Oberen Neustadt
- Versetztes Parken zur Geschwindigkeitsreduzierung – Wegfall von Parkplätzen
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Rettungswege müssen bedacht und freigehalten werden
- Schwellen auf der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung

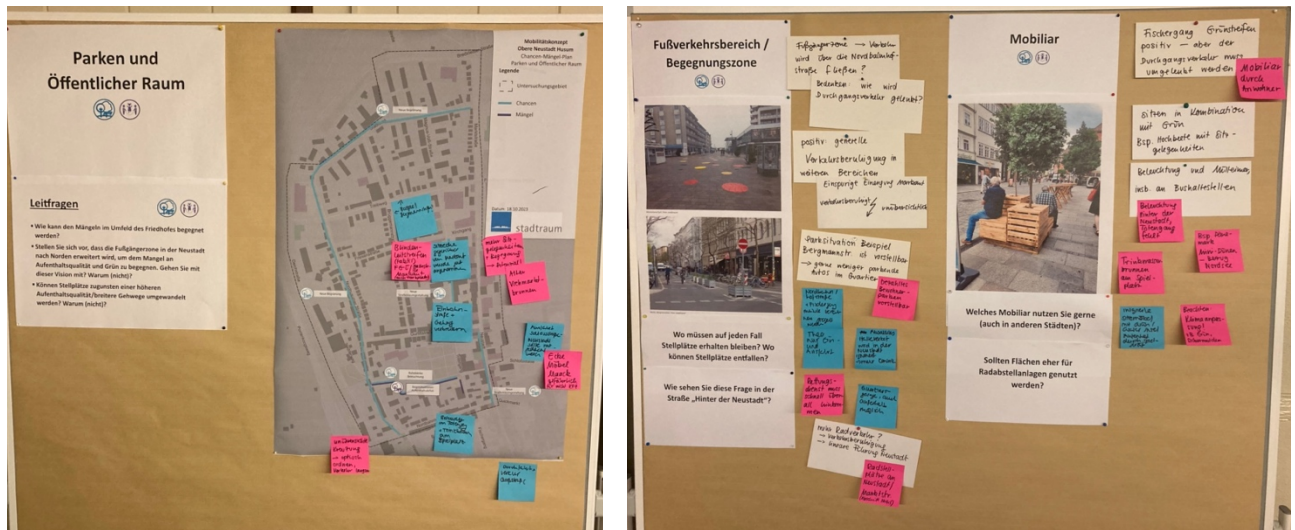
Großsteinpflaster

- Stimmiges Material als Ergänzung zu dem Großsteinpflaster (Beispiel Altstadt Braunschweig)
- Das Großsteinpflaster „Hinter der Neustadt“ kann ersetzt werden
- Begradigung bzw. Austausch des Großsteinpflasters kann zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten und zu mehr Durchgangsverkehr führen

Sonstiges

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Anwohnerparken in der Brüggemannstraße (da das Parken auf den Grundstücken aufgrund der schmalen Zufahrten nicht möglich ist)

3.2. Thematisch Parken und öffentlicher Raum



Parken

- Bezahltes Bewohnerparken vorstellbar
- Parksituation: Beispiel Bergmannstraße ist (z.B. in Neustadt) vorstellbar
- gerne weniger parkende Autos im Quartier
- Quartiersgarage, auch außerhalb möglich
- Absolutes Halteverbot wird in der Neustadt ignoriert: mehr Kontrolle

Fußgängerbereich / Platzumgestaltungen – generell und Bezug Neustadt

- (bei Umgestaltung der Neustadt zum Fußgängerbereich) Nordbahnhofstraße + Fischergang müsste Verkehr neu geregelt werden
- Rettungsdienst muss schnell überall hinkommen
- Positiv: generelle Verkehrsberuhigung in weiteren Bereichen
- Einspurige Einengung Markant: Verkehrsberuhigung einerseits, Unübersichtlichkeit andererseits
- Unübersichtlicher Kreuzungsbereich (Nordhusumer Straße / Nordbahnhofstraße): optisch neu, Verkehr langsam
- Fußgängerzone: Verkehr wird über die Nordbahnhofstraße fließen
- Lineare Führung des Radverkehrs (in der Neustadt)
- Neustadt: Einbahnstraße + Gehwege verbreitern
- Beispiel Bergmannstraße (in Treibweg und Brüggemannstraße)

Mobiliar / Begrünungen

- Integrierte Sitzmöbel mit Grün/Gräser/Insel Aufenthalt durch Spielgeräte
- Sitzen in Kombination mit Grün, Bsp. Hochbeete mit Sitzgelegenheiten
- Trinkwasserbrunnen am Spielplatz
- Beispiel Dänemark Mini-Dünen – Bezug Nordsee
- Sitzcke gegenüber vom Markant wurden gut angenommen
- Alter Viehmarktbrunnen (könnte z.B. beim Wasserturm wieder aufgebaut werden)
- Beleuchtung Hinter der Neustadt, Totengang fehlt
- Potenzial für mehr Sitzgelegenheiten und Begegnung beim Wasserturm
- Beleuchtung und Mülleimer insb. an Bushaltestellen
- Mehr Sitzgelegenheiten + Begegnung: Potenzial!
- Mobiliar durch Anwohner (Fischergang)

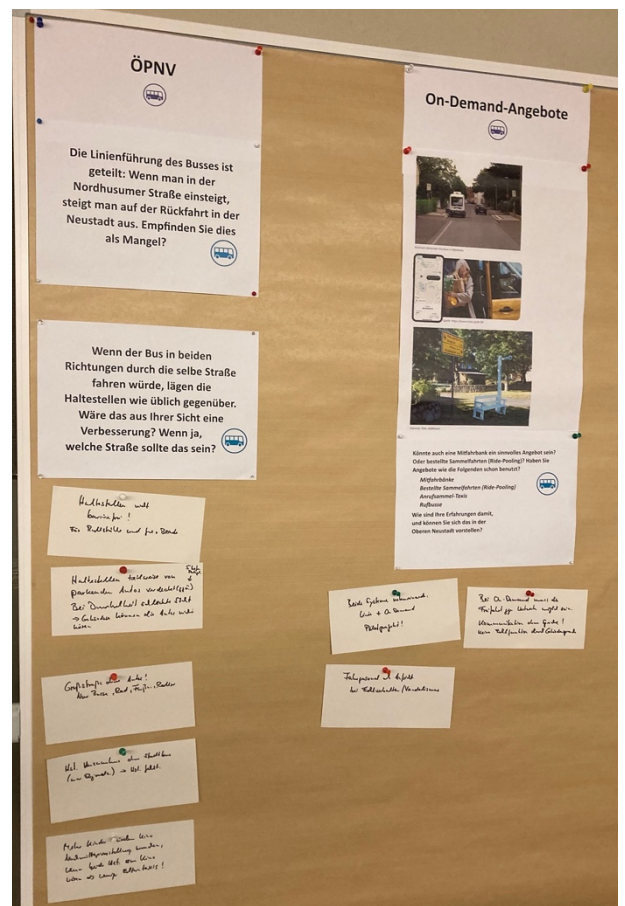
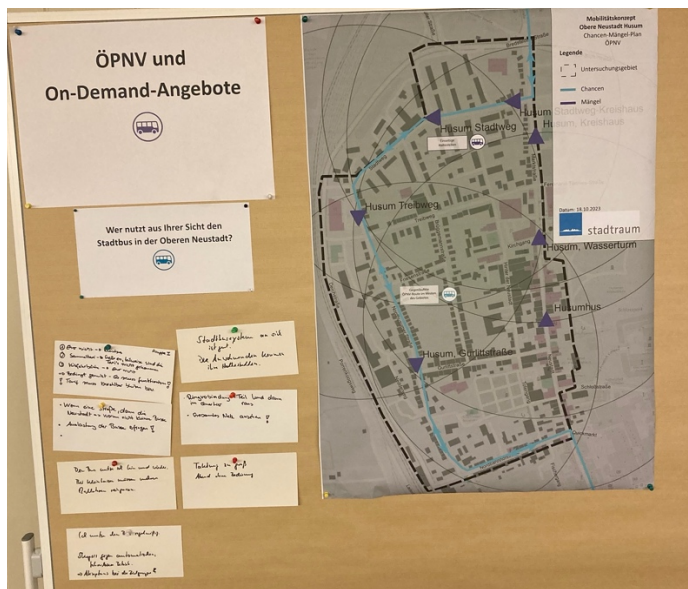
Radverkehr

- Radabstellanlagen Neustadt und Markstraße (Abschnitt Hotel)
- Mehr Radverkehr: Verkehrsberuhigung, lineare Führung

Sonstiges

- Blindenleitstreifen (taktil) Fußgängerüberweg (FGÜ) / Haltestelle Markant (auch Parkplatz)
- Beachten: Klimaanpassung! z.B. Grün; Sickermulden
- Ecke Möbel Maack wird gefährlich für nicht-Kfz
- Ausfahrt Schlossstraße / Neustadt sollte mitgedacht werden
- Durchgangsverkehr Großstraße
- Theo: Ein- und Ausfahrt (*neu regeln*)
- Fischergang Grünstreifen positiv, aber der Durchgangsverkehr muss umgeleitet werden

3.3. Thementisch: ÖPNV und On-Demand-Angebote



Busverkehr

- Stadtbussystem an sich ist gut.
- Die Anwohnenden kennen ihre Haltestellen.
- Ringverbindung durch das Quartier, Teil nach Lund dann raus. Gesamtes Netz überprüfen.
- Taktung Stadtbus zu groß / unattraktiv. Abends ohne Bedienung.
- Wenn nur durch eine Straße, dann Neustadt.
- Den Bus nutze ich hin und wieder.
- Ich nutze den Bus regelmäßig.
- Die Haltestellen sind nicht barrierefrei! Sowohl für Rollstuhl- / Rollator-Nutzende als auch für Menschen mit Sehbehinderungen gestalten.

- Haltestelle Husumhus: Halt des Stadtbusses wurde eingestellt, nur noch Regionalverkehr. Stadtbushalt ergänzend zu den bestehenden Haltestellen wäre wichtig, die Haltestellen Fischergang und Wasserturm liegen zu weit auseinander.
- Beim Kino würden mehr Kinder die Nachmittagsvorstellung besuchen, ohne Elterntaxi, wenn die Haltestellen in beiden Richtungen am Kino lägen.
- Auf dem Weg zu Haltestellen ist die Querung von der Straßenseite gegenüber manchmal von parkenden Kfz verdeckt. Vor allem bei Dunkelheit schlechte Sicht auf den Verkehr, und für Gehörlose keine Orientierung an Geräuschen möglich!

On-Demand Angebote

- Automatische Fahrzeuge eher nicht, kleinere Busse mit Fahrpersonal einsetzen.
- Sammeltaxi gab es schon, aber gelegentlich nicht gekommen.
- Mitfahrbänke: Eher nicht.
- On-Demand wurde bedingt genutzt. Grundbedingung: Es muss funktionieren!
- Tarif muss bezahlbar sein!
- Auslastung der Busse erfragen!
- Warum nicht kleinere Busse.
- Bei Kleinbussen müssen mehrere Rollatoren reinpassen.
- Skepsis gegen automatischen und fahrerlosen Betrieb. Wird das bei der Zielgruppe akzeptiert?
- Auch bei On-Demand muss Freifahrt gegen Wertmarke [für Menschen mit Beeinträchtigung] möglich sein.
- Kommunikation mit automatischen Systemen muss lückenlos ohne gesprochene Sprache funktionieren, keine Fehlfunktionen durch Gebärdensprache.
- Fahrpersonal dient auch als Aufsicht, beugt Fehlverhalten/Vandalismus vor.
- Vision: Großstraße ohne Autos! Nur Busse, Rad/Roller, Fußverkehr.

4. Gemeinsamer Blick auf die Ergebnisse der Thementische

Frau Gräbel präsentiert die erarbeiteten Ergebnisse des Thementisches **Fuß-, Radverkehr und Sicherheit**. An dem Thementisch wurde darüber diskutiert, wie das Großsteinpflaster im Quartier barrierefreier gestaltet werden kann. Der Vorschlag, das Pflaster gegen eine neue Pflasterung zu ersetzen, fand keine Zustimmung. Die Mehrheit sprach sich dafür aus, das Großsteinpflaster zu erhalten. Der Vorschlag, nur einen Teil des Pflasters zu ersetzen fand deshalb mehr Zustimmung, auch wenn hier eine geringere Barrierefreiheit und nur bedingt bessere Rahmenbedingungen für den Radverkehr geschaffen werden können. Es überwog die Sorge, dass die Begradigung der Fahrbahn zu vermehrtem Durchgangsverkehr im Treibweg und zu höheren Fahrgeschwindigkeiten führen könnte. Die hohen Geschwindigkeiten und Verkehrsaufkommen, vor allem Liefer- und Durchgangsverkehr, wurde als große Sicherheitsgefährdung benannt. Alle Teilnehmenden waren sich jedoch einig, dass möglichst barrierefreie Querungsmöglichkeiten geschaffen werden sollten. Diese sollten, wenn verkehrsrechtlich zulässig, als Zebrastreifen gestaltet werden. Der Belag der Gehwege wurde als rutschig und uneben beschrieben und sollte ersetzt werden. Bei der Neuplanung sollten Leitstreifen in den Gehweg eingebaut werden.

Frau Zieren fasst für das Plenum die Ergebnisse des Thementisches **Parken und Öffentlicher Raum** zusammen. Insgesamt befürworteten die Teilnehmenden, dass der öffentliche Raum in Zukunft weniger vom ruhenden Verkehr geprägt und das Parken umorganisiert werden sollte (insb. Einführung Bewohnerparken).

Bei der Umgestaltung der Neustadt zu einem Fußgängerbereich sollte berücksichtigt werden, dass andere Straßen nicht belastet werden. Generell wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes auch für andere Teilbereiche, wie dem Bereich des Knotenpunktes Nordhusumer Straße / Nordbahnhofstraße, befürwortet.

Der Bereich um den Wasserturm könnte gestalterisch weiterentwickelt werden. Es wurden verschiedene Vorschläge für neues Mobiliar und Grünelemente für das Quartier eingebracht und teilweise konkretere Standorte genannt. Eine Notwendigkeit für zusätzliche Radabstellanlagen wurde für die Neustadt und für die Marktstraße gesehen.

Eine Hauptidee der Diskussion ist, dass sich die Teilnehmenden ein Stadtbild wünschen, welches weniger durch den ruhenden Verkehr geprägt ist. Der Verlust von Parkraum wird allerdings kritisch gesehen. Als Lösungsvorschlag können sich die Teilnehmenden eine Quartiersgarage als dezentrale Parkmöglichkeit vorstellen. Grundsätzlich wird bezahltes Bewohnerparken befürwortet.

Herr Müller-Brandes stellt die Ergebnisse der Thementische zu **ÖPNV und On-Demand Angeboten** vor. Eingangs habe sich die Diskussionsrunde mit der Frage beschäftigt, ob ÖPNV in der Oberen Neustadt überhaupt notwendig sei. Im Laufe des Austausches wurde jedoch deutlich, dass einige Bewohner*innen der Oberen Neustadt das ÖPNV-Angebot regelmäßig nutzen. Allerdings wäre es eine Überlegung wert, ob in Zukunft kleinere Busse eingesetzt werden könnten. Hierzu müsste zuvor die Auslastung der Busse erfragt sowie bedacht werden, dass die Kleinbusse genug Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen bieten sollten. Zudem stellte sich heraus, dass die Teilnehmenden einer Hin- und Rückführung der Buslinie 1 über ein und die selbe Straße positiv gegenüberstehen. Als geeignet halten sie hierfür die Neustadt. Priorisieren würden sie diese Maßnahme jedoch nicht, da die Anwohnenden mit der aktuellen Verortung der Bushaltestellen vertraut sind und keine Orientierungsschwierigkeiten haben. Dringender müsse an einer barrierefreien Zuwegung und Gestaltung der Haltestellen gearbeitet werden. Neben den Bedürfnissen von Menschen mit Gehbeeinträchtigung sollten gleichermaßen die Bedürfnisse von Menschen mit Seh- oder Hörbeeinträchtigung berücksichtigt werden.

Zudem schlagen die Teilnehmenden eine engere Taktung der Busse sowie eine Bedienung der Haltestellen über die frühen Abendstunden hinaus vor. In diesem Kontext kam die Idee auf, den ÖPNV, im Rahmen eines Pilotprojektes, mit On-Demand-Angeboten zu kombinieren. Die Anwesenden seien durchaus gewillt, On-Demand-Alternativen zu nutzen, insofern diese zuverlässig, sicher sowie barrierefrei sind. Sie sehen das Potenzial von On-Demand-Angeboten, wie beispielsweise dem MOIA aus Hamburg, besonders in der höheren Flexibilität, Frequenz und einer größeren Anzahl an Abholstellen. Risiken bestünden im Bezug auf Vandalismus. Hinsichtlich eines gesteigerten Sicherheitsgefühls und dem Schutz vor Vandalismus würden Angebote mit Fahrer*innen, als Instanz sozialer Kontrolle, bevorzugt werden. Außerdem sollten die Tarifpreise für Alternativangebote bezahlbar bleiben.

Im Allgemeinen empfinden die Anwohnenden die Vernetzung innerhalb der Oberen Neustadt durch das Stadtbussystem als ausreichend, die Anbindung über das Quartier hinaus sollte hingegen bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes betrachtet werden.

5. Gemeinsamer Ausblick

Das Planungsteam von stadtraum bedankt sich herzlich bei den Teilnehmenden für das Interesse und die konstruktive Zusammenarbeit. In den nächsten Schritten werden die Überlegungen zum Mobilitätskonzept konkretisiert und die vorhandenen Vorschläge geprüft. Grundlage hierfür bieten sowohl die Bestandsanalyse als auch die Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten. Im Frühjahr 2024 werden die Planer*innen das ausgearbeitete Konzept im Beirat Obere Neustadt vorstellen.

Frau Barelmann lädt alle Anwesenden zur nächsten Sitzung des Beirats am 5. Dezember im Hotel am Schlosspark ein. Beginn der Sitzung ist 18.30 Uhr. Thema werden unter anderem die heutige Beteiligung sowie das Mobilitätskonzept im Allgemeinen sein. Anschließend weist sie darauf hin, dass die Dokumentation der heutigen Veranstaltung auf der Website der Oberen Neustadt (<https://obere-neustadt-husum.de/>) veröffentlicht wird.

Abschließend bedankt sich Frau Müller bei allen Beteiligten für das Engagement. Sie betont, dass auch der Planungs- und Bauausschuss sich im ersten Quartal des neuen Jahres mit dem Mobilitätskonzept beschäftigen wird. Der Treibweg werde im Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzeptes die erste Straße sein, in der es bauliche Maßnahmen geben wird.

Die gesamte Präsentation steht als Download unter <https://obere-neustadt-husum.de/> zur Verfügung.

Impressum

VeranstalterIn / Ansprechpartnerin:

Stadt Husum
Stadtbauamt, Bauaufsicht/Planung
Zingel 10
25813 Husum

Magdalena Müller
Telefon: 04841 666-642
E-Mail: magdalena.mueller@husum.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Béatrice Barelmann, Sophia Hogeback, Elias Anton, Katharina Koße
Palmaille 96
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: obere-neustadt@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

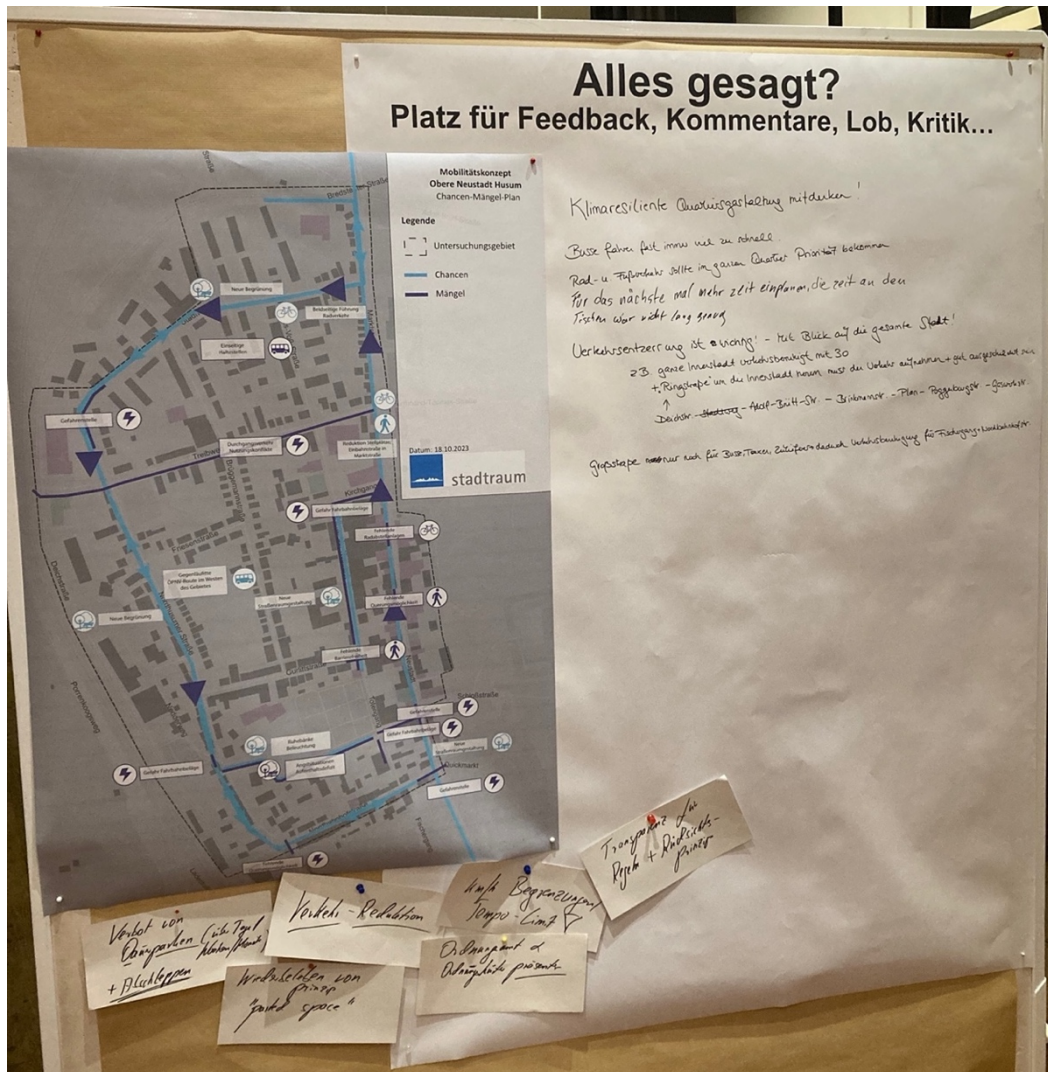
Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Anhang

Eingangsabfrage: Wo wohnen oder arbeiten Sie?



Alles gesagt? Platz für Feedback, Kommentare, Lob, Kritik...



Abschrift:

- Klimaresiliente Quartiersgestaltung mitdenken!
- Busse fahren fast immer viel zu schnell.
- Rad- u. Fahrradverkehr sollte im ganzen Quartier Priorität bekommen.
- Für das nächste Mal mehr Zeit einplanen, die Zeit an den Tischen war nicht lang genug.
- Verkehrsentzerrung ist wichtig! – Mit Blick auf die gesamte Stadt!
 - z.B. ganze Innenstadt verkehrsberuhigt mit 30
 - „Ringstraße“ um die Innenstadt herum muss den Verkehr aufnehmen u. gut ausgeschildert sein
 - Ringstraße = Deichstraße → Adolf-Brütt-Straße → Brinkmannstraße → Plan → Poggenburgstraße → Gaswokstraße
- Großstraße nur noch für Busse, Taxen, Zulieferer → dadurch Verkehrsberuhigung für Fischergang u. Nordbahnhofstraße.