

Präsentation - Mobilitätskonzept
„Obere Neustadt“ in Husum
1. November 2023



OBERE NEUSTADT
UNSER STADTQUARTIER

Gut unterwegs in der Oberen Neustadt?



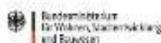
Information und Austausch zum Mobilitätskonzept

Mittwoch 1. November 2023

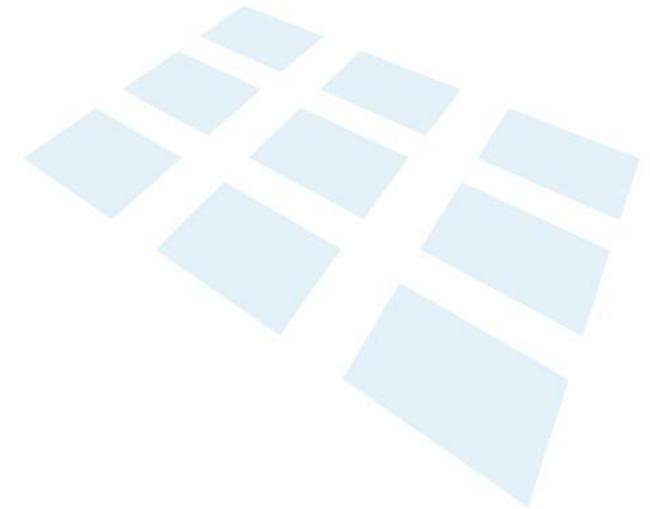
um 18 Uhr • Theodor Storm Hotel • Neustadt 60-68

Ein barrierefreier Zugang ist von der Parkplatzseite aus möglich. Einlass ab 17.30 Uhr.

Anmeldung: www.tollerort-hamburg.de/mobilitaetskonzept-obere-neustadt-beteiligung
Kontakt: Quartiersmanagement Obere Neustadt, obere-neustadt@tollerort-hamburg.de



Mobilitätskonzept „Obere Neustadt“ in Husum

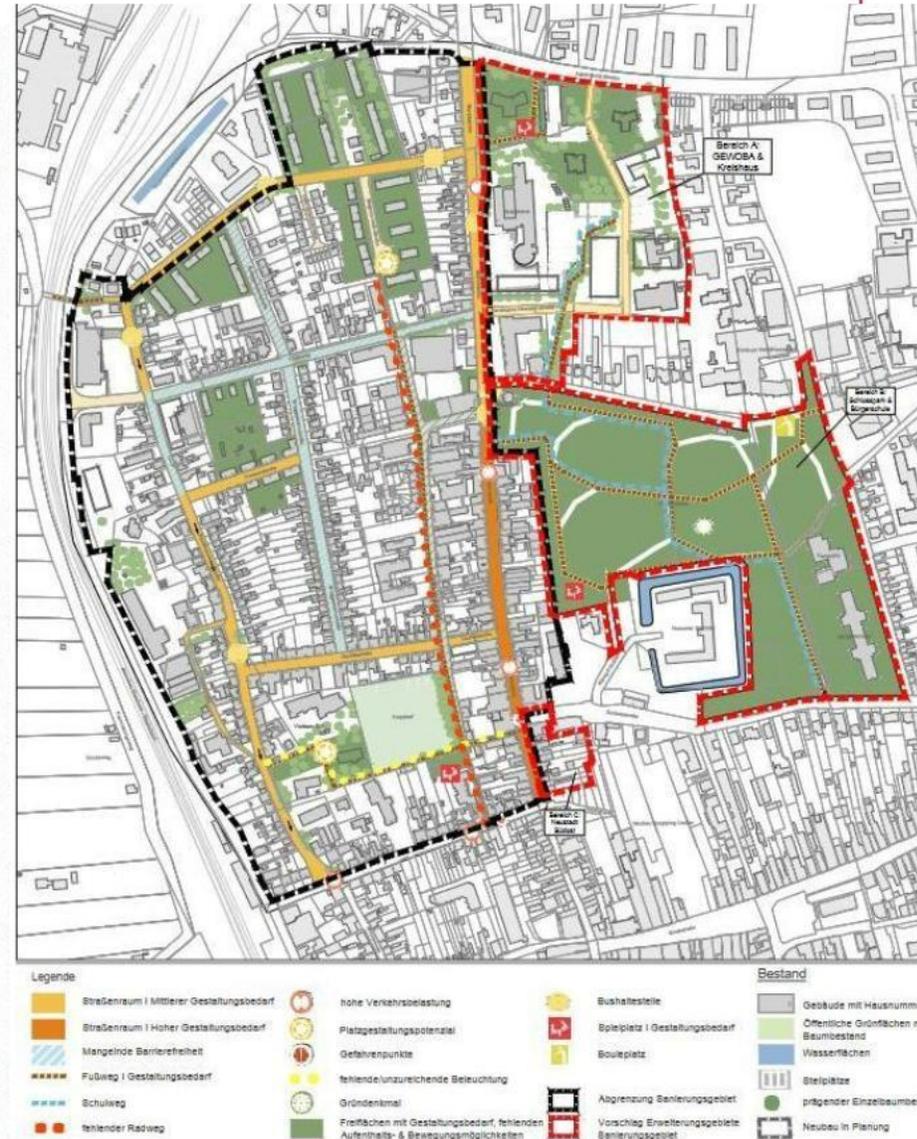


Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung am 1. November 2023

Theodor-Storm-Hotel in Husum

Bestandsanalyse: Schlaglichter

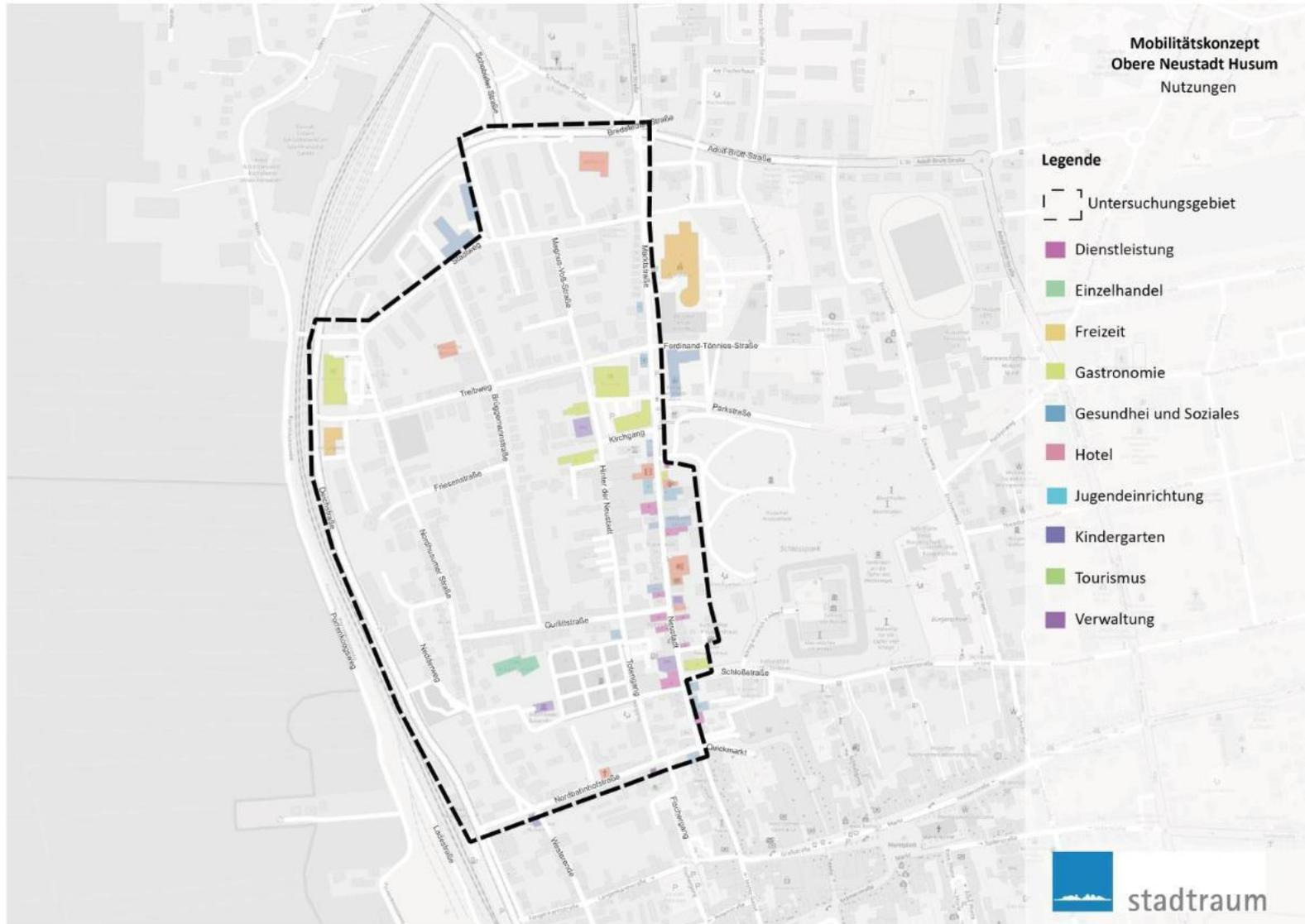
Verortung



- Wesentliche Ein- und Ausfallstraßen: Marktstraße/ Adolf-Brütt-Straße, Schloßstraße und südliche Anbindungen über Deichstraße und Neustadt

Karte IEK Husum

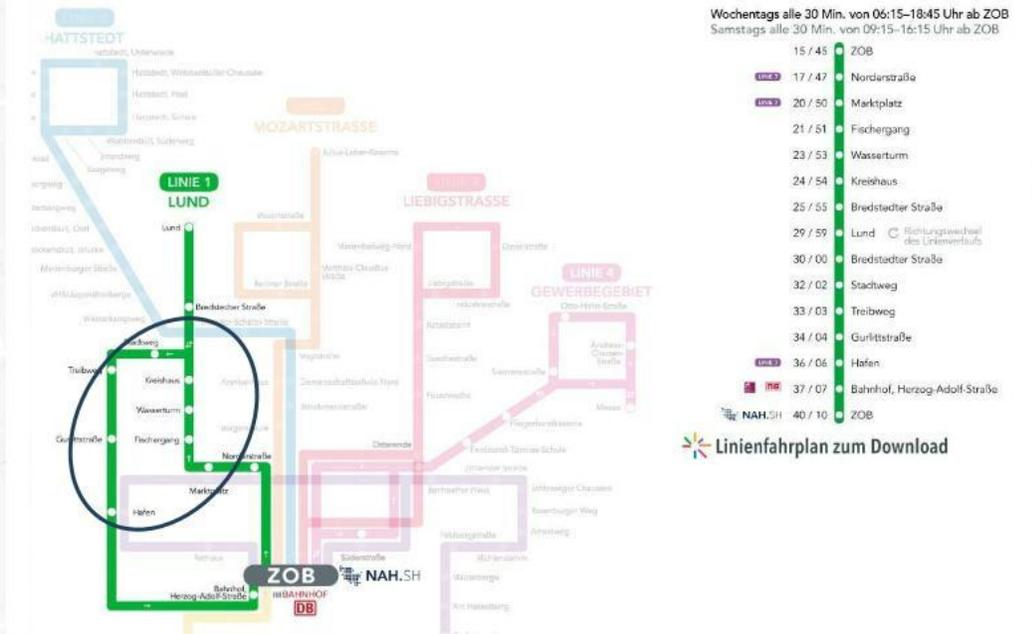
Nutzungen



Nutzungen im Quartier

Konzentration im Bereich Neustadt (Gastronomie, Gesundheit und Soziales)

Nutzungen mit regionaler Bedeutung: Arbeitsagentur, Kreishaus, Hotels und Husumhus



Haltestellen-Einzugsbereiche (Luftlinie, Radius 400 m)
 => der Vorgabe genügende Erschließung (RegNVP 2022-2026)
 => aber schlechte Orientierung, Verbesserungspotenzial

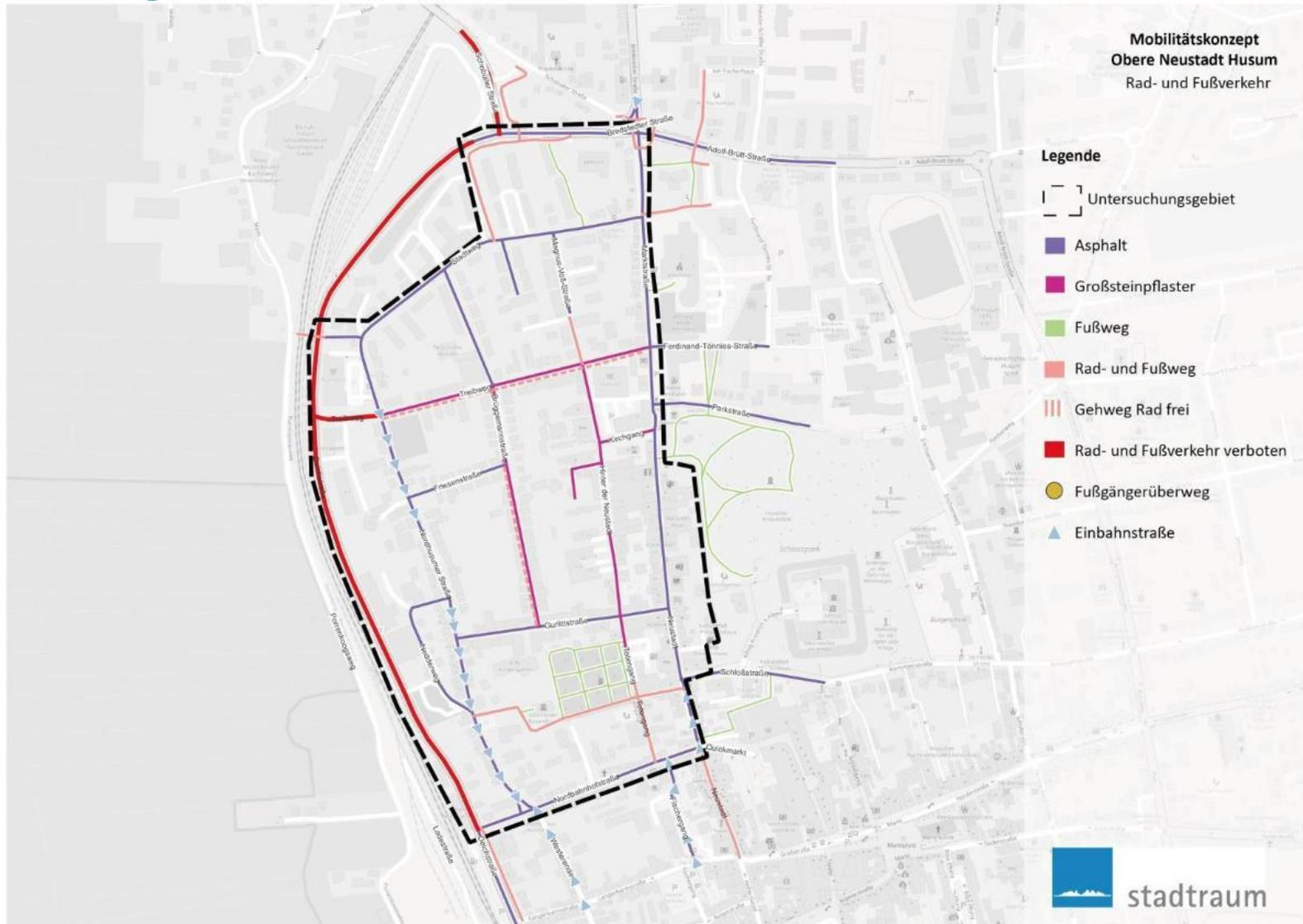
Beläge / Führungsformen Radverkehr Fußwege



STADT
HUSUM



stadtraum



Straßen mit Großsteinpflaster:

- Treibweg
- Brüggemannstraße (zwischen Treibweg und Gurlittstraße)
- Hinter der Neustadt

„Rad frei“ auf dem Gehweg am Treibweg und in der Brüggemannstraße

Rad- und Fußverkehr auf der Deichstraße verboten

Drei Fußgängerüberwege im Quartier



Kfz-Verkehr

- Verkehrsbelastungen in mittlerer Größenordnung
- Schwellenwert für Wohnstraßen: ca. 400 Kfz in der Spitzenstunde
- Marktstraße – Neustadt vergleichsweise stark belastet
- Auffallender Abbiegeverkehr zum Parkhaus THEO

| von/nach | 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------|-----|-----|----|-----|
| 1 | | 116 | 69 | 176 |
| 2 | 167 | | 52 | 259 |
| 3 | 149 | 109 | | 69 |
| 4 | 192 | 177 | 22 | |

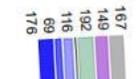


Adolf-Brütt-Straße (Arm 4)

| | |
|-------|-------|
| 176 | 167 |
| 259 | 259 |
| 69 | 52 |
| Σ 391 | Σ 402 |
| 192 | 177 |
| 22 | 109 |

Bredstedter Straße (Arm 1)

| | |
|-------|-------|
| Σ 361 | Σ 508 |
|-------|-------|



Adolf-Brütt-Straße (Arm 2)

| | |
|-------|-------|
| 167 | 176 |
| 259 | 259 |
| 52 | 52 |
| Σ 478 | Σ 402 |
| 116 | 177 |
| 109 | 109 |

Marktstraße (Arm 3)

| | |
|-------|-------|
| 109 | 149 |
| 69 | 69 |
| 52 | 52 |
| 22 | 22 |
| Σ 143 | Σ 327 |

| von/nach | 1 | 2 | 3 |
|----------|-----|---|----|
| 1 | | | 23 |
| 2 | 162 | | 64 |
| 3 | 91 | | |



Nordbahnhofstraße (Arm 1)

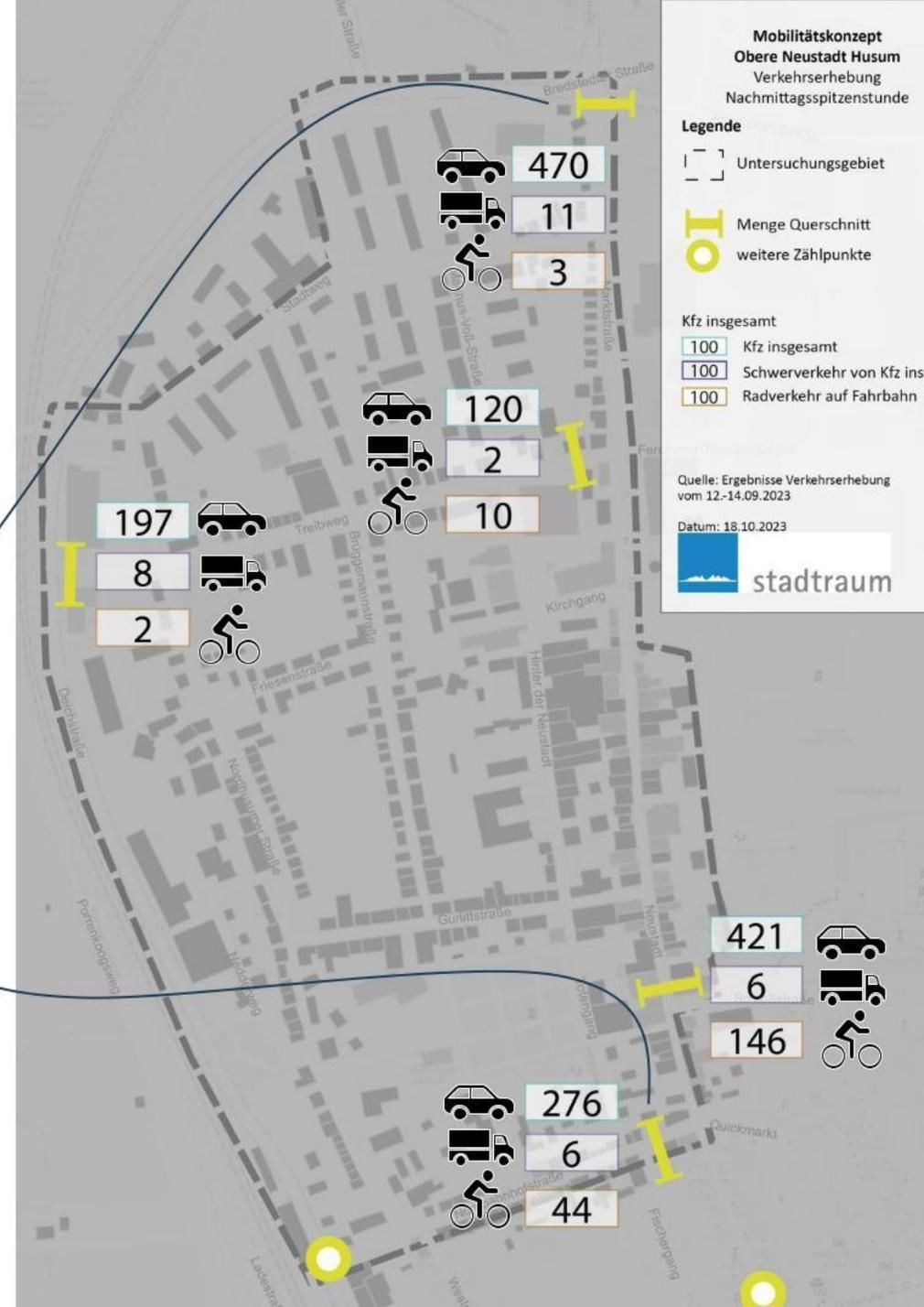
| | |
|------|-------|
| 23 | 23 |
| 91 | 91 |
| 162 | 162 |
| Σ 23 | Σ 263 |

Nordbahnhofstraße (Arm 3)

| | |
|------|------|
| 23 | 23 |
| 64 | 64 |
| 91 | 91 |
| Σ 97 | Σ 91 |

Fischergang (Arm 2)

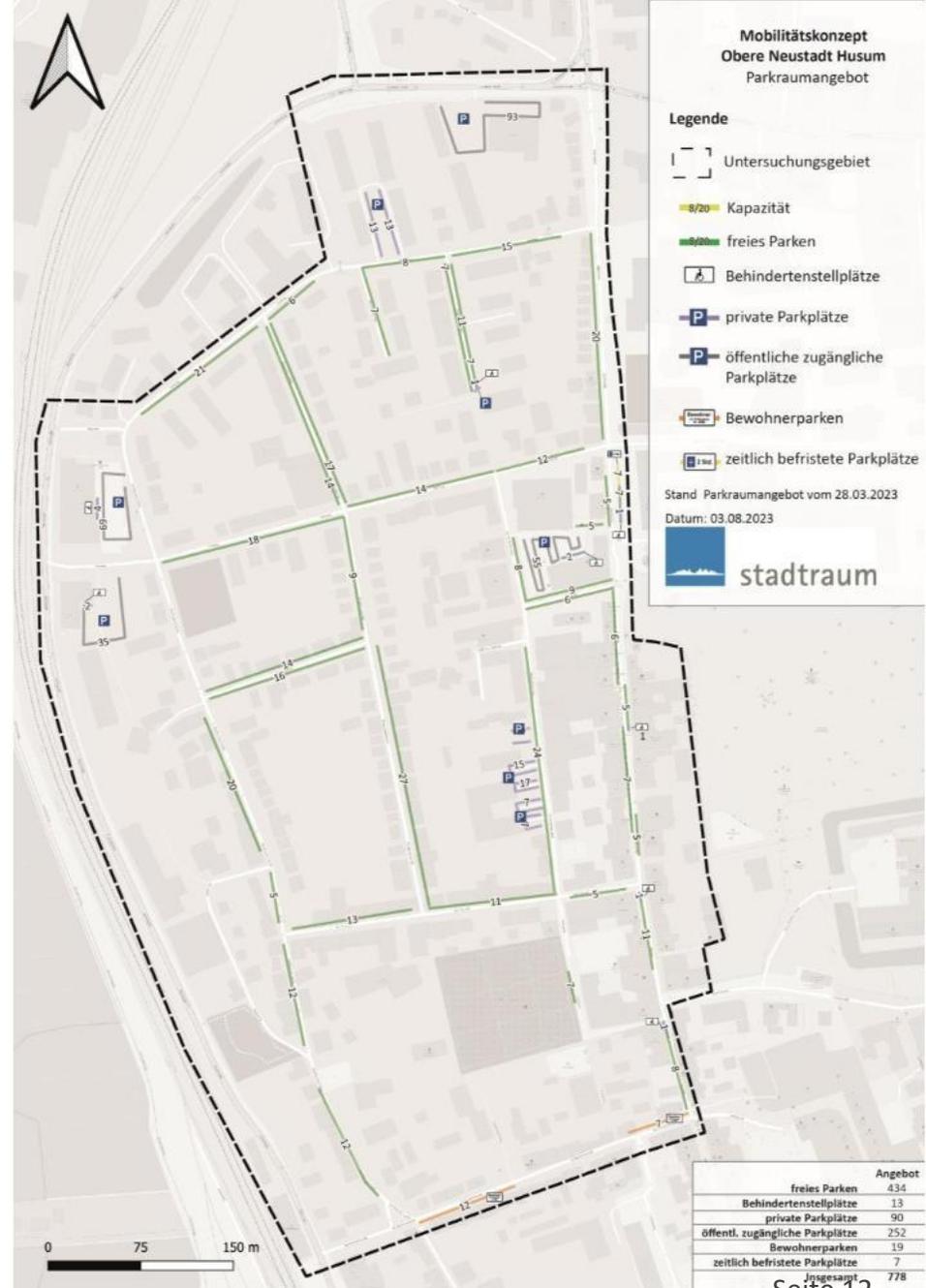
| | |
|-------|-------|
| 23 | 23 |
| 64 | 64 |
| 91 | 91 |
| Σ 178 | Σ 226 |



Parkraumerhebung

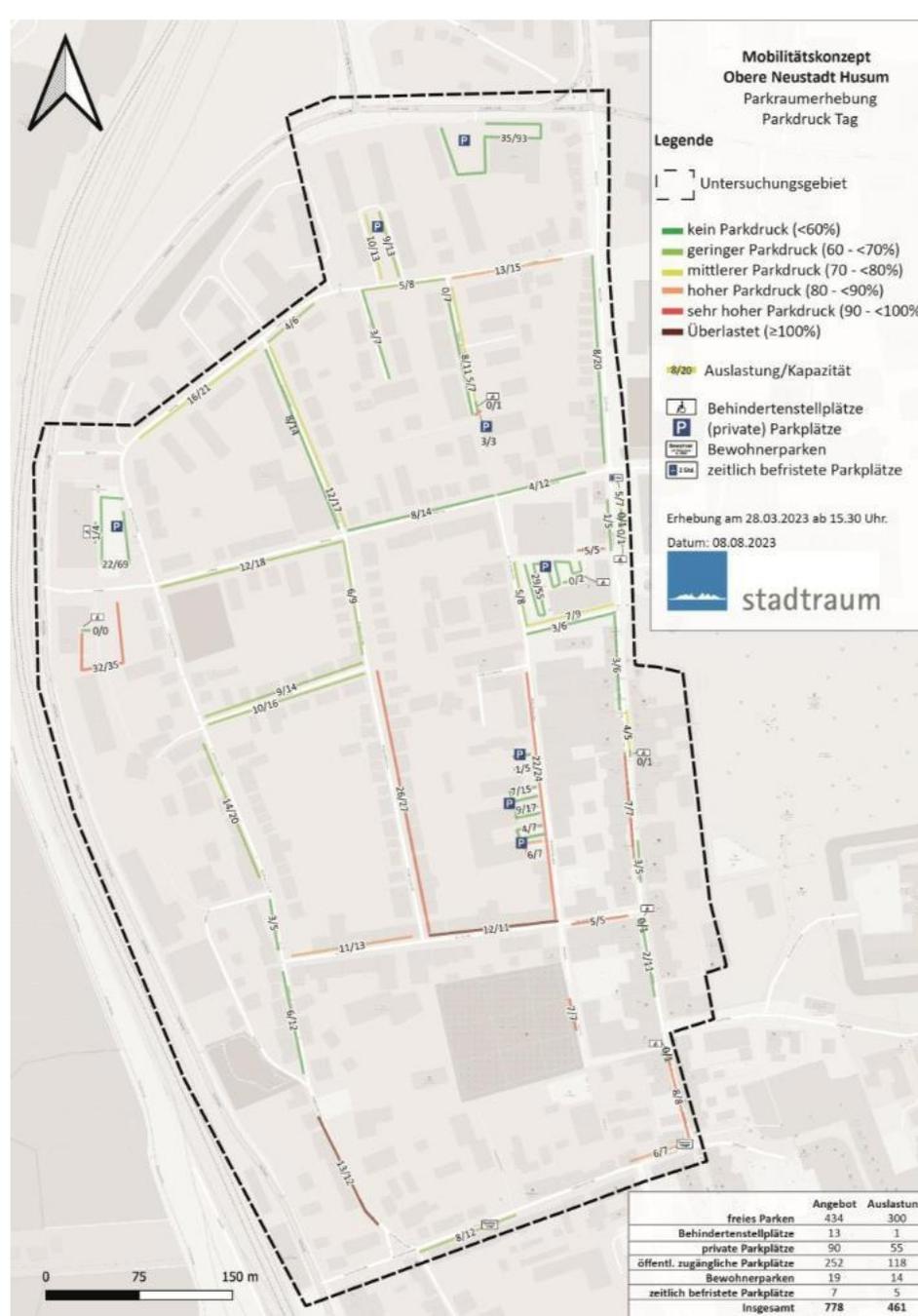
- Vorwiegend freies Parken im Untersuchungsgebiet
- Vereinzelt Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung verfügbar

| | Angebot | Auslastung Tag | Auslastung Nacht |
|---------------------------------|------------|----------------|------------------|
| freies Parken | 434 | 300 | 283 |
| Behindertenstellplätze | 13 | 1 | 0 |
| private Parkplätze | 90 | 55 | 60 |
| öffentl. zugängliche Parkplätze | 252 | 118 | 10 |
| Bewohnerparken | 19 | 14 | 18 |
| zeitlich befristete Parkplätze | 7 | 5 | 0 |
| Insgesamt | 778 | 461 | 367 |

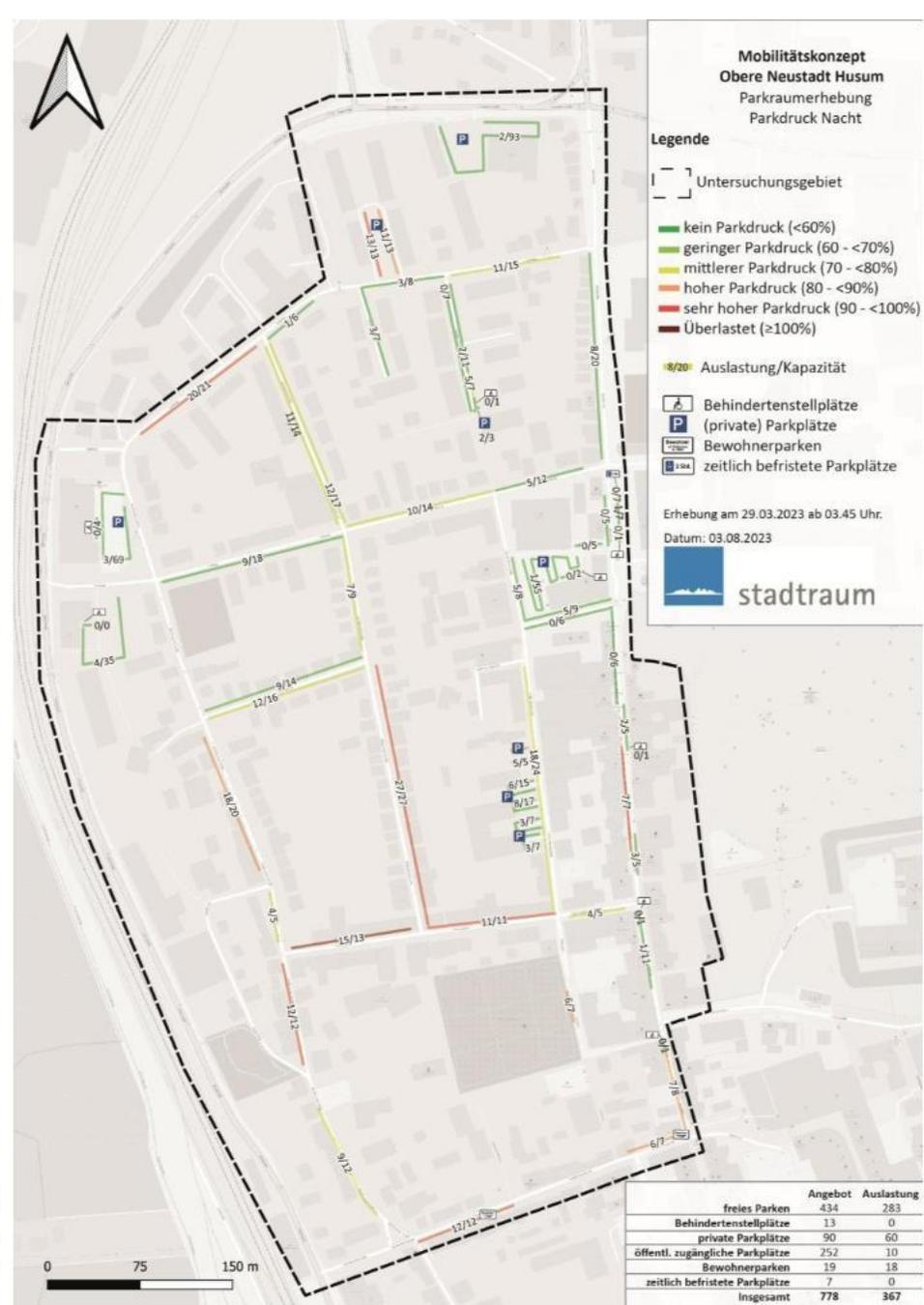


Parkraum- erhebung

- Parkdruck nimmt zum Zentrum hin zu
- Keine starken Auswirkungen vom Kreishaus / Krankenhaus erkennbar
- Es können keine Aussagen zum Parken auf privaten Grundstücken getroffen werden



Parkdruck Nachmittag



Parkdruck Nacht

Schlaglichter Beteiligung



STADT
HUSUM



stadtraum

- Kinderbeteiligung: Die meisten Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, der ÖPNV spielt keine Rolle für die Alltagswege im Quartier
- Eine Beobachtung zur Mobilität ist, dass es eine Zunahme an Lastenrädern gibt.
- Carsharing/Teilen wird als attraktive Alternative für zukünftige Entwicklungen wahrgenommen, obwohl bislang noch kein ausgebautes Angebot besteht.
- Durch den Bau der Umgehungsstraße hat die Verkehrsbelastung in Gebiet abgenommen.
- Tourismus spielt wichtige Rolle in der Oberen Neustadt



1. Parken und Öffentlicher Raum
2. Rad-, Fußverkehr und Sicherheitskonflikte
3. ÖPNV/On-Demand-Angebote

Parken und Öffentlicher Raum

Mängel allgemein

Mangel an Begrünung im Gebiet

Fehlende Beleuchtung; Mobiliar wie Mülleimer und Bänke

Fehlende Spiel- und Aufenthaltsflächen

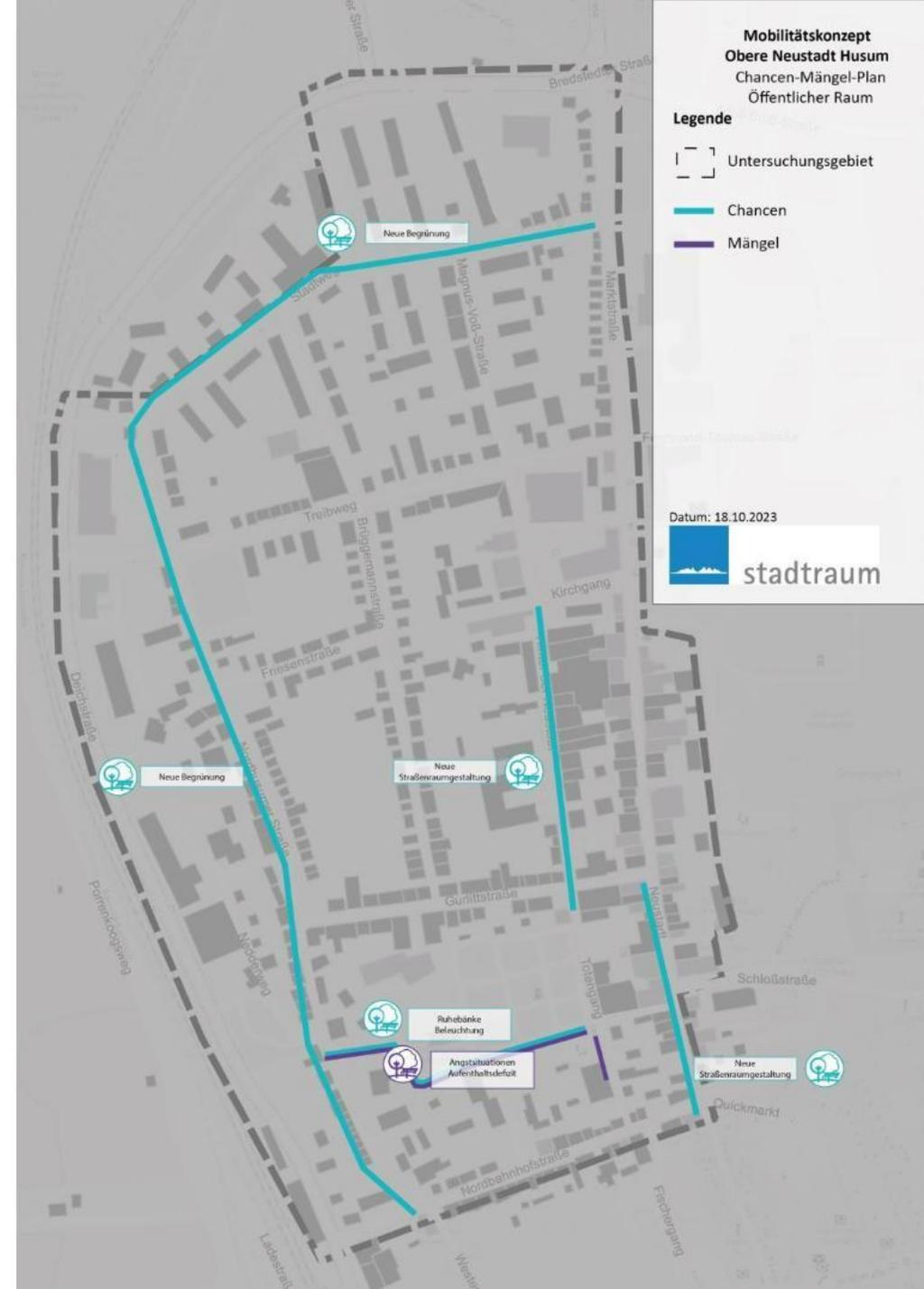
Chancen allgemein

Neues Parkhaus in Ferdinand-Tönnies-Straße kann Parkdruck entlasten

Ausdehnung des Anwohnerparkens und Öffnung von privaten Stellplätzen als Chance

Herausforderungen allgemein

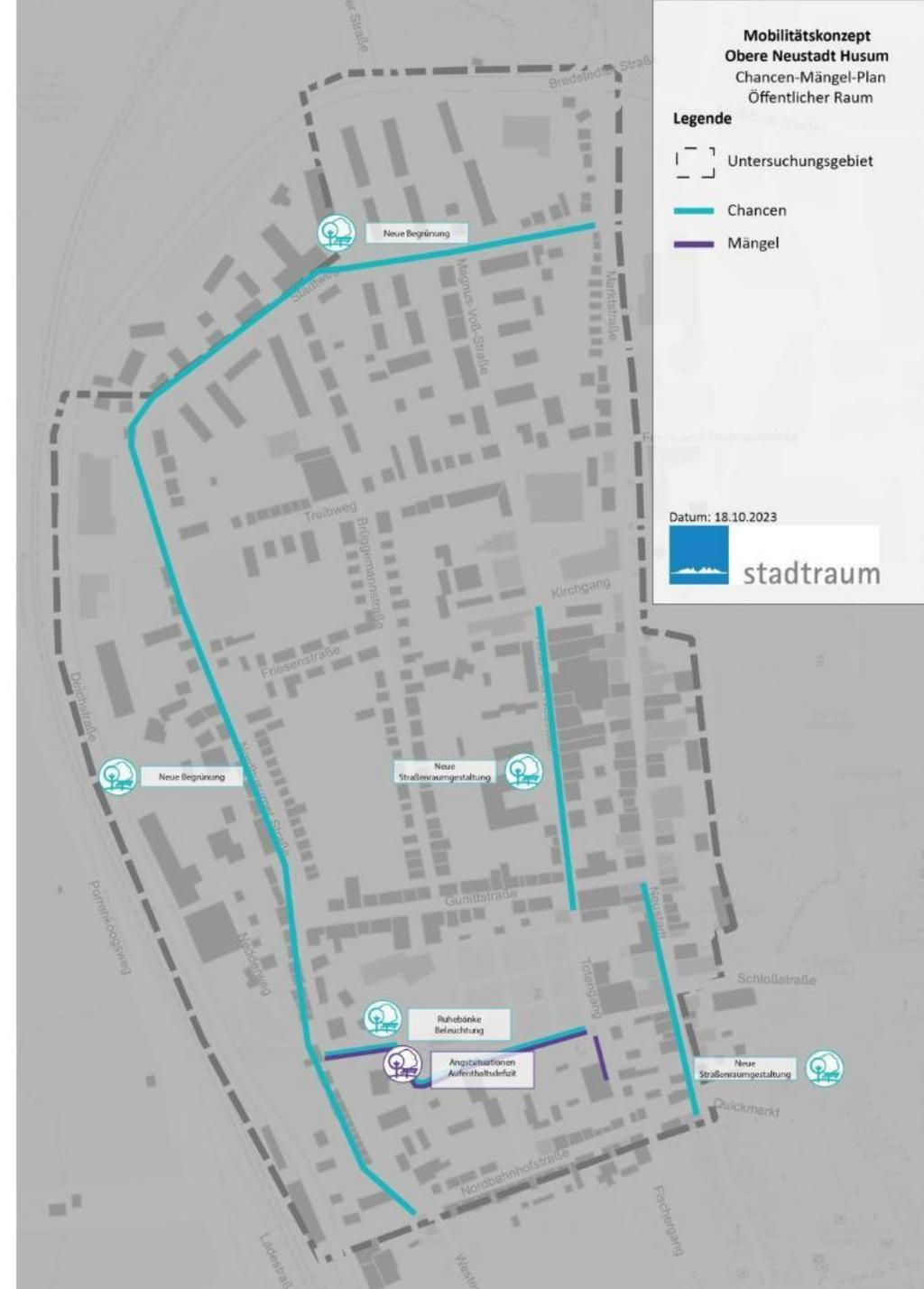
Erhalt und Aufwertung des Husumer Stadtbilds (z.B. Kopfsteinpflaster)



Parken und Öffentlicher Raum

Leitfragen

- *Wie kann den Mängeln im Umfeld des Friedhofes begegnet werden?*
- *Stellen Sie sich vor, dass die Fußgängerzone in der Neustadt nach Norden erweitert wird, um dem Mangel an Aufenthaltsqualität und Grün zu begegnen. Gehen Sie mit dieser Vision mit? Warum (nicht)?*
- *Können Stellplätze zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität/breitere Gehwege umgewandelt werden? Warum (nicht)?*



Parken und Öffentlicher Raum



STADT
HUSUM



stadtraum

Fußverkehrsbereich / Begegnungszone

*Wo müssen auf jeden
Fall Stellplätze erhalten
bleiben? Wo können
Stellplätze entfallen?*

*Wie sehen Sie diese
Frage in der Straße
„Hinter der Neustadt“?*

Konsequenzen

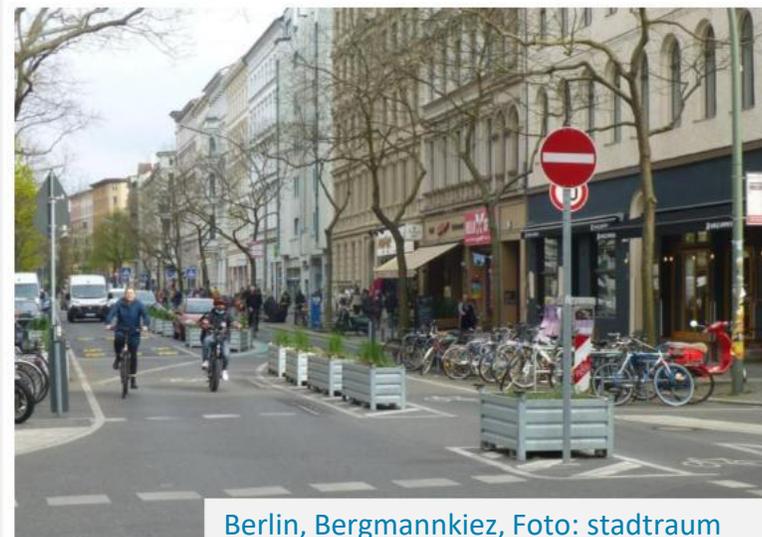
*Aufenthaltsqualität
steigt im Zentrum von
Husum*

*Attraktivitätssteigerung
(auch für Touristen)*

*weniger kostenfreies
Parken; ggf. Parken in
Parkhäusern*



Westerland/Sylt, Foto: stadtraum



Berlin, Bergmannkiez, Foto: stadtraum

Mobiliar

*Welches Mobiliar nutzen
Sie gerne (auch in
anderen Städten)?*

*Sollten Flächen eher für
Radabstellanlagen
genutzt werden?*

Konsequenzen

*Steigerung
Aufenthaltsqualität*

*Nur durch Verbreitung
der Gehwege (Wegfall
Kfz-Stellplätze) oder
Einrichtung
Fußgängerzone o.Ä.
möglich*



Coburg, Foto: stadtraum

Fuß-, Radverkehr und Sicherheit

Mängel allgemein

Oftmals fehlende Barrierefreiheit für den Fußverkehr, allgemeine Verbesserung für Fußverkehr notwendig

Konflikte Radfahrende, E-Tretroller und Ruhenden Verkehr auf Gehwegen

Mangel an „Zebrastreifen“ und Querungshilfen

Nicht ausreichend Radabstellanlagen

Herausforderungen allgemein

Erhalt des Husumer Stadtbilds (z.B. Kopfsteinpflaster)



Fuß-, Radverkehr und Sicherheit

Leitfragen

- Stellen Sie sich vor, dass das Kopfsteinpflaster komplett oder nur auf einem Streifen durch ein anderes, ebenes Pflaster ersetzt wird (Beispiel Treibweg). Gehen Sie mit dieser Vision mit? Warum (nicht)?
- Wie können den Konflikten für Fuß- und Radverkehr in der Neustadt, Hinter der Neustadt und im Treibweg gelöst werde? Kennen Sie Beispiele, die Sie besonders gelungen finden?



Fuß-, Radverkehr und Sicherheit



STADT
HUSUM



stadtraum

Fahrbahndecke (komplett erneuern)

*Können Sie sich eine
neue Pflasterung (im
Treibweg) vorstellen?*

Konsequenzen

*Rückbau
Kopfsteinpflaster und
Veränderung
historisches Stadtbild*

*Bessere Befahrbarkeit
Radverkehr, auch beim
Überholen*

*Barrierefreiheit durch
Anpassung an
Gehwege möglich*



Coburg, Foto: stadtraum

Fahrbahndecke (teilweise erneuern)

*Können Sie sich eine
Anpassung des
Kopfsteinpflasters (im
Treibweg) vorstellen?*

Konsequenzen

*Erhalt (jedoch
Neuverlegung) eines
überwiegenden Teils der
historischen Pflasterung*

*Bessere Befahrbarkeit
Radverkehr, aber evtl.
nicht beim Überholen*

*Keine Verbesserung der
Barrierefreiheit*



Berlin, Foto: stadtraum



Berlin, Foto: stadtraum

Fuß-, Radverkehr und Sicherheit



STADT
HUSUM



stadtraum

Querungshilfen

Was sollte bei der Einrichtung von Querungshilfen berücksichtigt werden und wo sind diese im Quartier wichtig?

Konsequenzen

Entfall Kfz-Stellplätze

Barrierefreiheit könnte ermöglicht werden

Kombination mit Begrünungen möglich



Berlin, Foto: stadtraum

ÖPNV und On-Demand-Angebote

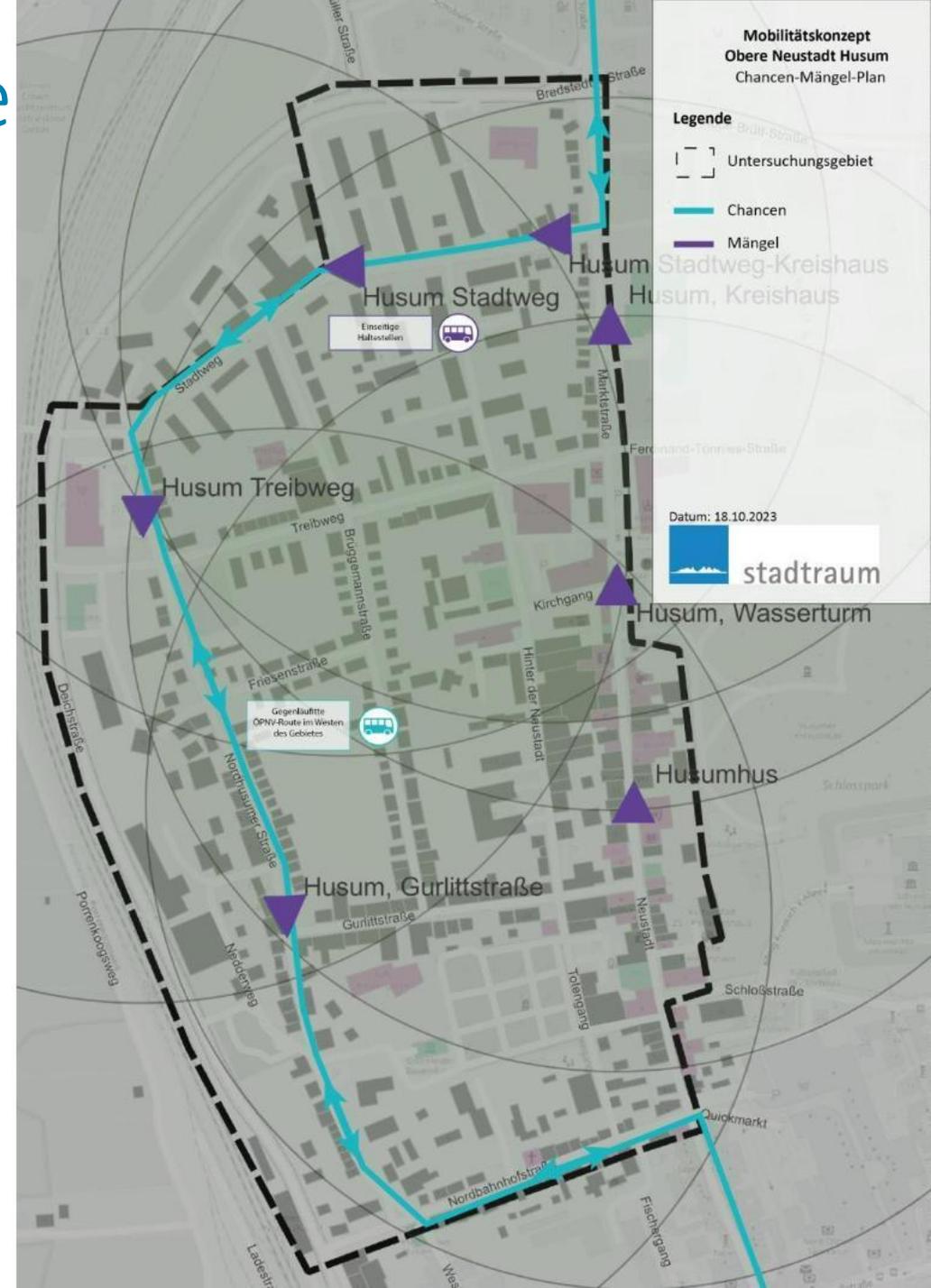
ÖPNV

- *Wer nutzt aus Ihrer Sicht den Stadtbus in der Oberen Neustadt?*
- *Die Linienführung des Busses ist geteilt: Wenn man in der Nordhusumer Straße einsteigt, steigt man auf der Rückfahrt in der Neustadt aus. Empfinden Sie dies als Mangel?*
- *Wenn der Bus in beiden Richtungen durch die selbe Straße fahren würde, lägen die Haltestellen wie üblich gegenüber. Wäre das aus Ihrer Sicht eine Verbesserung? Wenn ja, welche Straße sollte das sein?*

Konsequenzen

Anpassung der Verkehrsregelungen

Kein Stadtbus in der anderen Straße



ÖPNV und On-Demand-Angebote



STADT
HUSUM



stadtraum

On-Demand-Angebote

*Könnte auch eine Mitfahrbank ein sinnvolles Angebot sein?
Oder bestellte Sammelfahrten (Ride-Pooling)? Haben Sie Angebote wie die Folgenden
schon benutzt?*

Mitfahrbänke

Bestellte Sammelfahrten (Ride-Pooling)

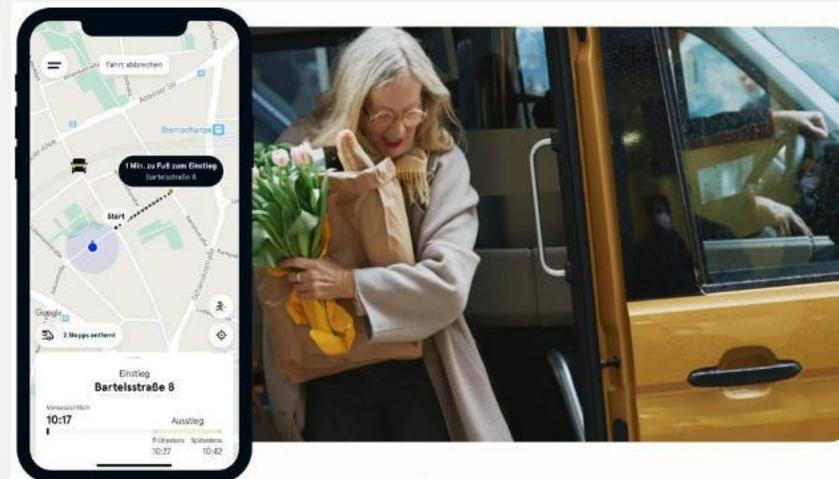
Anrufsammel-Taxis

Rufbusse

*Wie sind Ihre Erfahrungen damit,
und können Sie sich das in der
Oberen Neustadt vorstellen?*

Konsequenzen

*Angebote möglicherweise
zuschussbedürftig
(ebenso wie der Stadtbus)*



Quelle: <https://www.moia.io/de-DE>



Autonom fahrender Kleinbus in Monheim,
Foto: stadtraum



Utersum, Foto: stadtraum

Beteiligung

Thementische

1. Parken und Öffentlicher Raum
2. Rad-, Fußverkehr und Sicherheitskonflikte
3. ÖPNV/On-Demand-Angebote



STADT
HUSUM



stadtraum



Gemeinsame Betrachtung der Chancen-Mängel
+ Leitfragen



Erläuterung der Praxisbeispiele



Diskussion der Praxisbeispiele
Umsetzbarkeit in der Oberen Neustadt
Konsequenzen

Vorstellung der Ergebnisse der Diskussion

Zeitschiene



Grundlagenermittlung

Bestandsanalyse

Konzepterstellung

Mobilitätskränzchen

Öffentlichkeitsbeteiligung

Parkraumerhebung

Verkehrserhebung

Endbericht

Vielen Dank...

... wir stehen noch zu Ihrer Verfügung!