

Stadtteilbeirat Obere Neustadt – Stadt Husum

Datum: 18. Juni 2024, 18.30 Uhr – 21.00 Uhr

Ort: ECKHUS, Neustadt/Ecke Schlosstr. 2

TOP 1: Formalitäten

Olaf Henschen, Vorsitzender des Stadtteilbeirats, begrüßt alle Anwesenden zur 18. Sitzung des Stadtteilbeirats im Eckhus, Husum.

Béatrice Barelmann, Quartiersmanagerin Obere Neustadt, stellt sich vor und präsentiert Gesprächsregeln für die heutige Sitzung, der auch mehrere Gäste aus dem Quartier beiwohnen.

Es sind insgesamt 10 stimmberechtigte Beiratsmitglieder anwesend. Der Beirat ist beschlussfähig.

Zum Protokoll der 17. Sitzung des Stadtteilbeirats werden keine Ergänzungen hinzugefügt. Das Protokoll der 17. Sitzung ist somit beschlossen.

Alle Beiratsprotokolle sind in final abgestimmter Version online verfügbar unter: <https://www.obere-neustadt-husum.de/>

Zur Tagesordnung gibt es keine Ergänzungs- oder Änderungswünsche. Die Tagesordnung wird einstimmig wie folgt beschlossen:

TOP 1: Formalitäten

- **Begrüßung**
- **Beschlussfähigkeit**
- **Protokoll der letzten Sitzung**

TOP 2: Verfügungsfonds

TOP 3: Entwurf Mobilitätskonzept

- **Vorstellung des Mobilitätskonzeptes**
- **Rückmeldungen aus dem Beirat**
- **Sammeln von Stichworten für ein Statement für den Umwelt- und Planungsausschuss**

TOP 2: Verfügungsfonds

Frau Barelmann gibt einen Überblick über den derzeitigen Status des Verfügungsfonds und den bisherigen Verfügungsfondsansträgen des Jahres: Kids-Club und Kulturspaziergang entlang der Neustadt. In der heutigen Sitzung wird über zwei weitere Anträge abgestimmt.

Fest der Begegnung

Am 06.07. veranstaltet der Jugendmigrationsdienst (JMD) als Mitorganisator das „Fest der Begegnung“, gemeinsam mit der DIAKO, Fremde brauchen Freunde, und freiwilligen Helfern. Die Veranstaltung findet bereits das dritte mal statt. Der Antrag an den Verfügungsfonds wird vom JMD gestellt um professionelle Fotos während der Veranstaltung anfertigen zu lassen. Diese Aktion war auch in der Vergangenheit ein großer Erfolg. Die professionellen Fotos sollen von Fotografinnen angefertigt werden, die man bereits von früheren Veranstaltungen kenne. Jede/r Anwesende kann über den gesamten Nachmittag an der Fotoaktion teilnehmen. Die Fotos sind im Nachhinein vom Jugendmigrationsdienst zu erhalten.

Rückfragen

- Ein Beiratsmitglied erkundigt sich nach der Möglichkeit, Fotografen aus Husum zu engagieren.
Der Antragsteller erwidert, dass man die Fotografinnen bereits kenne und diese auch eine gewünschte Erfahrung mit dem Umgang mit Menschen mit Migrationshintergrund haben.

Der Antrag wird mit sieben Stimmen dafür, zwei Gegenstimmen und einer Enthaltung angenommen. Die benötigte Fördersumme beläuft sich auf 1.664 Euro.

Gemeinschaftsoase Obere Neustadt

„Gemeinschaftsoase Obere Neustadt“ ist der neue Titel für das Parklet, welches bereits in vorherigen Beiratssitzungen thematisiert wurde. Frau Barelmann stellt die Rahmendaten für die aktuelle Planung des Parklets vor. Die Unterkonstruktion soll die Maße 2,3 x 3 Meter aufweisen und mit einem Sonnensegel überdacht sein. Es wird Sitzmöglichkeiten über Eck und einen kleinen Tisch aufweisen. Außerdem dienen Hochbeete als Einrahmung. Die Gemeinschaftsoase wird aus unbehandeltem Lärchenholz gefertigt. Es wurden Angebote für die Konstruktion einer Gemeinschaftsoase eingeholt, das günstigste liegt bei 5.000 € durch das WerkHUS Husum. Damit wird der Maximalbetrag von 2.500 € deutlich überschritten. Da eine Umsetzung sonst nicht möglich wäre, wird eine Ausnahme beantragt.

Beantragt wird die „Gemeinschaftsoase Obere Neustadt“ durch den Mädchentreff Husum. Frau Manske, Leiterin des Kinder- und Jugendforums Husum, stellt das Projekt, in Vertretung für Sandra Grams, vor. Die Gemeinschaftsfläche kann, auch von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Diese haben in der Vergangenheit bereits den Wunsch nach einer solchen Fläche geäußert. Frau Manske berichtet von bereits erfolgter Beteiligung von Jugendlichen und Kindern bei der Standortsuche und von der Beteiligung an der Gestaltung der Hochbeete die geplant ist.

Rückfragen

- Ein Beiratsmitglied erkundigt sich nach dem Tonus, in dem die Gemeinschaftsoase umgestellt wird.
Frau Barelmann erklärt, dass der erste Standort bereits zugesagt wurde. Nach Fertigstellung, voraussichtlich Anfang Q4 2024, wird das Parklet auf einer Grünfläche vor der Asmussen-Woldsen Kita aufgestellt. Über den Winter wird es eingelagert. In dem Zeitraum können neue Standorte eruiert werden. Zwei weitere Orte sind bereits in der Auswahl, auf der Grünfläche neben dem ALDI und vor dem Wasserturm. Im Frühjahr soll dann ein neuer Standort gefunden sein.
- Ein Beiratsmitglied fragt, ob die zwei Sitzmöglichkeiten über Eck wirklich nur Platz für zwei Personen bietet.

Frau Barelmann geht von einer Gestaltung der Sitzmöglichkeit über Eck aus, die aus zwei Sitzbänken besteht und somit Platz für mehr als zwei Personen bietet. Der Wunsch nach mehr als zwei Sitzplätzen wird aufgenommen.

Der Antrag wird mit acht Stimmen dafür, null Gegenstimmen und zwei Enthaltungen angenommen. Die benötigte Fördersumme beläuft sich auf 5.000 Euro.

TOP 3: Mobilitätskonzept

Frau Magdalena Müller, Bauamt Stadt Husum, stellt dem Stadtteilbeirat den Entwurf des Mobilitätskonzepts Obere Neustadt vor. Im Folgenden werden Ausschnitte der Präsentation gezeigt. Die Mitglieder und Gäste haben die Möglichkeit Verständnis- und Rückfragen zu stellen, welche Frau Müller beantwortet.

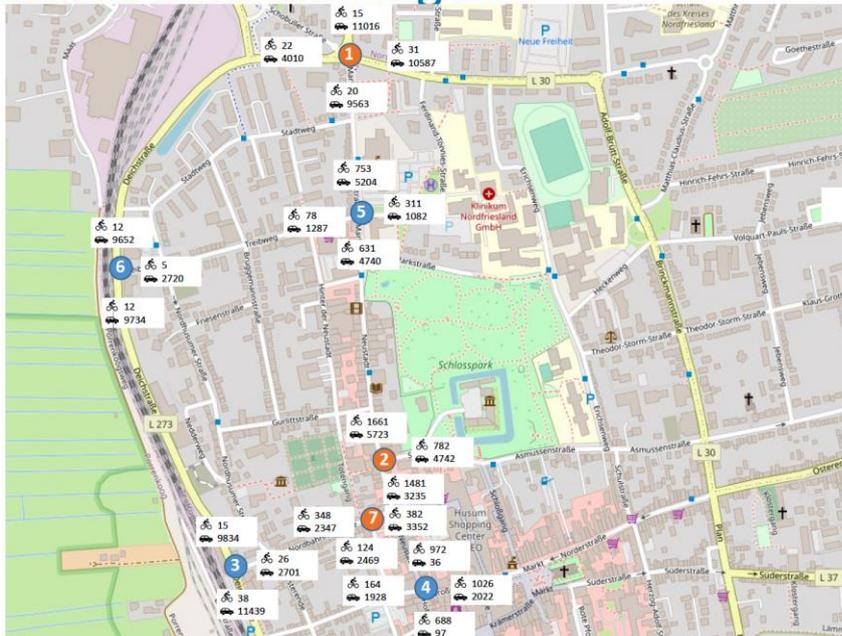
Der Entwurf des Mobilitätskonzepts ist im Bauamt der Stadt Husum selbst noch in der Detailklärung. Am 03. Juli 2024 wird es im Umwelt- und Planungsausschuss die Möglichkeit geben Fragen zu klären. Dort wird auch ein Vertreter des Planungsbüros „stadtraum“ anwesend sein. Der Stadtteilbeirat ist angehalten eine Stellungnahme zu verfassen, dazu wird ein Meinungsbild in der heutigen Sitzung eingeholt.

Hintergrund und Ziel der Planung, Verkehrssituation verbessern

Frau Müller informiert den Beirat über die Zielsetzung der Planung. Grundsätzlich geht es um Umbauten im Quartier, welche die Radverkehrsinfrastruktur verbessern, einen Umgang mit dem Kopfsteinpflaster ermöglichen, welche sowohl das historische Stadtbild erhalten und gleichzeitig eine Erhöhung der Barrierefreiheit ermöglichen. Außerdem soll der Durchgangsverkehr in der Neustadt verringert werden. Ergebnis der Beteiligungsveranstaltungen und des Rundgangs zur Barrierefreiheit war, als Zielsetzung eine Möglichkeit zu schaffen sich möglichst gemeinsam mit allen Verkehrsteilnehmer:innen im Quartier fortbewegen zu können. Auch in der Beteiligung, die letztes Jahr im Oktober umgesetzt wurde, war die Rückmeldung, dass die Aufenthaltsqualität gesteigert werden soll, eine Parkraumbewirtschaftung erwünscht ist, Busverbindungen in beide Richtungen verlaufen sollen und die Barrierefreiheit gewährleistet werden soll. Ebenfalls wurde auf unterschiedliche Gefahrensituationen in der Oberen Neustadt hingewiesen.

Wichtig sind für die Abwägungen in der Konzeption vor allem das THEO-Einkaufszentrum, die Kreisverwaltung und das Krankenhaus. Diese erzeugen Verkehr der durch oder um das Quartier geleitet werden muss und nicht komplett vermeidbar ist. Verkehrszählungen wurden auch an den Anschlüssen und Knotenpunkten rund um das Quartier vorgenommen. Die Verkehrszahlen im Quartier sind sowohl für Radfahrer:innen als für PKWs überdurchschnittlich hoch. Eine Reduktion der Verkehre im Quartier ist somit Ziel der Planung.

Knotenstromzählungen



 Radfahrende pro 24h
 Kfz pro 24h

Seite 6
stadtraum.com | 05/2024

Im Vorhinein wurden Rückfragen zur Knotenstromzählung eingereicht. Die Rückfragen konnten durch Frau Müller nicht im Detail geklärt werden. Die Antworten wurden per Mail nachgereicht.

Nachtrag:

Die folgenden Rückfragen wurden gestellt und durch „stadtraum“ nach der Beiratssitzung via Mail beantwortet:

- Wann genau wurden die 24-Stunden-Zählungen erhoben?
 - Die Zählungen wurden im Zeitraum zwischen dem 12. und 14. September 2023 durchgeführt. Die Zählungen an den Knotenpunkte 1,2,7 wurden über 24 Stunden durchgeführt. Die Zählungen an den Knotenpunkten 3,4,5,6 wurden über 14 Stunden durchgeführt und anschließend auf 24h hochgerechnet (anhand der anderen Zählungen).
- Wurde die Zählung auch stundenweise erfasst?
 - Die Zählung wurde in 15 Minuten-Zeitintervallen durchgeführt.
- Wie ist der Knoten 1 zu interpretieren? Sind das 15 Fahrräder, die nach Norden fahren oder 15 Fahrräder, die von Norden kommen? Oder sind das 15 Fahrräder, die nach Norden fahren oder von Norden kommen?
 - Die Werte auf der Folie zeigen die Anzahl an Radfahrenden bzw. Kfz, die im Querschnitt erfasst wurden. In diesem Fall handelt es sich um die Summe der Fahrräder aus Norden kommend und nach Norden fahrend.
- Der Knoten 4 zeigt offensichtlich 2022 PKW die von der Großstr. kommen. Dies irritiert mich sehr, da die Großstr. ja nur für Anlieger freigegeben ist. Die Zahl selbst erstaunt mich nicht. Sie zeigt aber unzureichenden Kontrolldruck. Ich erlebe immer wieder wie offensichtlich die Abkürzung Großstr., Fischergang, Neustadt genutzt wird.
 - Ihr Eindruck und die Zählung decken sich.
- Wurden auch Fußgänger*innen erfasst?
 - Ja, es wurden querende Fußgänger*innen erfasst.
- Wie wurden Verkehrsteilnehmer*innen mit Rollator, Rollstuhl, Tretroller, E-Mobil, E-Scooter, Pedelec, Moped oder Motorrad erfasst?

- Es wurde nach folgenden Verkehrsmitteln getrennt erfasst: Pkw, KrRad, Lieferfz, Lkw, Lastzug, Bus. Zudem wurden (die Fahrbahn) querende Fußgänger*innen erfasst.
- Wurde unterschieden zwischen PKW, LKW, Kleintransportern, Omnibussen, Reisebussen?
 - Siehe oben.

Schlüsselmaßnahme Neustadt

Maßnahmen | Schlüsselmaßnahme



- Straße Neustadt zwischen Schloßstraße und Hinter der Neustadt (Querstraße) beruhigen und MIV-Durchgangsverkehr ausschließen

- Durchgangsverkehr für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr durch Modalfilter ermöglichen.

- Attraktive Freiräume können gestaltet werden

Erschließung:

- Erreichbarkeit Quickmarkt über die Nordbahnhofstraße bleibt erhalten
- Supermarkt und Treibweg werden von Norden erreichbar bleiben
- Kirchgang nur für Erschließung der Anlieger und Zuwegung Schloßpark-Hotel.



Seite 16
stadtraum.com | 05/2024

Eine entscheidende Maßnahme zum Erreichen der Zielsetzung ist der verkehrsberuhigte Bereich am Wasserturm. Südlich davon (eine genaue Positionierung ist noch nicht gefunden) wird ein Modalfilter geschaffen, der Rad- und Fußverkehr durchlässt, größere Fahrzeuge aber nicht, bzw. nur mit entsprechender Berechtigung bspw. den ÖPNV oder Rettungsfahrzeuge. Der Bereich südlich des Modalfilters, also der größte Teil der Straße Neustadt, könnte dann umgestaltet werden und der Verkehrsstrom dort deutlich reduziert werden. Dies bietet Platz für andere Nutzungen, wie der Gestaltung attraktiver Freiräume. Frau Müller stellt klar, dass das Gerücht, man könne dann nicht mehr mit dem Fahrzeug in die Neustadt fahren, falsch ist. Jeder kann einfahren, der dort Parkplätze, Wohnungen, Geschäft oder Anliegen hat. Von Norden aus ist die Einfahrt allerdings nur bis zum Wasserturm möglich. Diese Maßnahme reduziert den Durchgangsverkehr im Quartier.

- Ein Gast fragt, ob das Planungsbüro „stadtraum“ weiß, dass der Verkehr von Norden vor kurzem erst freigegeben wurde.
 - Frau Müller bejaht dies. Die Unfallträchtigkeit hat sich seitdem nicht erhöht, weshalb die Verkehrsbehörde keinen Grund sieht, persé wieder in eine Einbahnregelung überzugehen. Schwierig ist viel mehr die Höhe des Durchgangsverkehrs.
- Ein Gast erkundigt sich nach den geschätzten oder erwarteten Verkehrszahlen und Verkehrsflüssen im Quartier und ob diese Zahlen nachgereicht werden.
 - Frau Müller weist darauf hin, dass dies dann nur Schätzungen sind und die Kalkulation, wie sich der Verkehr verteilen wird, schwierig ist. Es wird geprüft ob dies nachmodelliert wird. Ziel ist es aber, dass die Verkehre gar nicht erst ins Quartier einfahren. Eine Beschilderung reicht dafür nicht, es benötigt eine physische Barriere. Ein großer Anteil

des Verkehrs im Quartier ist nur Durchgangsverkehr. Dieser ist durch eine physische Barriere wie dem Modalfilter unterbindbar.

- Ein Beiratsmitglied weist darauf hin, dass das Umverteilen des Verkehrs am Wasserturm mit sich bringt, dass der Verkehr in die angrenzenden Wohnstraßen geleitet wird.
 - Ziel ist es, dass man gar nicht erst ins Quartier reinfährt. Besucher:innen der Innenstadt sollen dann beispielsweise am Hafen parken.
- Eine Rückfrage zu den Zählungen weist darauf hin, dass durch die gezeigte Darstellung keine Verkehrsströme erkennbar sind und es unklar sei, wieviele Fahrzeuge wirklich durchfahren.
 - Verkehrsströme wurden erfasst. Sie sind nur in der Darstellung, die in der Präsentation gezeigt wird, nicht dargestellt. Es wird geprüft ob eine Darstellung dafür erstellt werden kann.
- Ein Gast fragt, ob eine Durchfahrt über die Gurlittstraße auf die Neustadt weiterhin möglich sei.
 - Frau Müller bejaht dies. Die Neustadt ist weiter in beide Richtungen befahrbar und eine Zufahrt auf die Parkplätze ist weiterhin möglich. Externe sollen aber auf kürzestem Wege aus dem Quartier herausgeleitet werden.
- Ein Gast weist darauf hin, dass dies bedeute, dass die Nordbahnhofstraße dann als Ausweichroute genutzt werden kann. Diese ist eine reine Wohnstraße und es wird kritisch angemerkt, dass es ein holpriges Konzept sei, den Verkehr sich seinen Weg durch die Wohnstraßen suchen zu lassen.
 - Frau Müller stimmt zu, dass die Nordbahnhofstraße mehr Verkehr bekommen wird. Sie ist aber bereits seit dem THEO-Bau recht stark befahren. Wenn es die Barriere in der Neustadt gibt, wird es aber insgesamt weniger Verkehre im Quartier geben. Es wird also nicht der gesamte Verkehr durch die Nordbahnhofstraße geleitet. Ziel ist, dass dieser garnicht erst ins Quartier einfährt. Die Verkehrsströme werden ab der Umsetzung beobachtet werden und darauf geachtet, dass die Wohngebiete nicht übermäßig belastet werden. Sollte dies der Fall sein, kann man die anliegenden Straßen durch ein Einbahnstraßensystem entlasten, Ampelschaltungen einrichten und beispielsweise die Möglichkeit zum Linksabbiegen an der Ecke Neustadt/Schlossstraße beschränken.
- Ein Gast erkundigt sich, in welcher Form der verkehrsberuhigte Bereich am Wasserturm geregelt wird.
 - Bei dem verkehrsberuhigten Bereich am Wasserturm wird es eher um einen Bereich entsprechend einer Spielstraße handeln. Der südliche Bereich der Neustadt wird auf 20 km/h beschränkt sein. Der Umgang mit dem Kinoparkplatz wird noch geprüft. Es wird sichergestellt, dass der Parkplatz für Anlieger:innen erreichbar bleibt.
- Ein Gast merkt an, dass die Neustadt geprägt ist durch Gewerbe. Nicht jedes Geschäft hat einen eigenen Parkplatz direkt vor der Tür. Es wird befürchtet, dass Gäste, die nicht direkt einen Parkplatz finden, große Umwege fahren müssen und eine Situation geschaffen wird, die für parkplatzsuchende Gäste undurchsichtig ist. Es gibt bereits jetzt teils chaotische Situationen, Gäste suchen Parkplätze, selbst wenn ihr Ziel auch zu Fuß erreichbar wäre. Wendemanöver sind teils auch für andere Verkehrsteilnehmende gefährlich.
 - Frau Müller bestätigt, dass massiver Umbau im Straßenraum zu veränderten Verkehrsflüssen führen wird. Dies wird eine Zeit lang die Verkehrssituation chaotischer gestalten, das kann man nicht verhindern. Wichtig ist, rechtzeitig zu kommunizieren und auch die Gewerbetreibenden mitzunehmen. Es muss bekannt sein, dass es eine Barriere gibt und das sollte auch durch die Gewerbe im Vorhinein an ihre Gäste kommuniziert werden. Das Problem ist der Stadt bewusst, allerdings zeigen die Zählungen, dass die Menge an auf der Straße parkenden Fahrzeugen eher gering ist und das Problem

dementsprechend als nicht zu groß eingeschätzt wird. Einen Wendehammer wird es nicht geben.

- Ein Gast fragt, wie man mit den Parkplätzen auf der Nordbahnhofstraße umgeht, die dann wegfallen würden.
 - Frau Müller gibt an, dass noch erfasst werden muss wie viele Parkplätze wirklich wegfallen. Der gefühlte Parkdruck im Quartier lässt sich durch Zahlen nicht belegen. Anwohnerparken macht dementsprechend keinen Sinn. Voraussichtlich wird in der Nordbahnhofstraße wechselseitiges Parken ermöglicht, ein komplettes Wegfallen des Parkens auf der Straße ist unwahrscheinlich. Anwohnerparken könnte allerdings auch den Parkdruck durch Touristen reduzieren.
- Ein Gast fragt, warum nicht wieder eine Einbahnstraßenregelung für die Neustadt vorgesehen ist.
 - Eine Einbahnstraßenregelung für die Neustadt ohne Barriere würde den Durchgangsverkehr nicht verhindern sogar noch vereinfachen.
- Ein Gast befürchtet, dass eine Ampelanlage in der Nordbahnhofstraße eine noch stärkere Lärm- und Abgasbelastung für die angrenzenden Wohngebäude zur Folge hätte und fragt, ob dies berechnet wurde.
 - Eine Prüfung oder Berechnung wurde dazu nicht durchgeführt. Eine Ampelanlage ist aber auch noch nicht vorgesehen und nur bei Bedarf eine Option.
- Beiratsmitglieder merken an, dass der Vorschlag die Neustadt ganz für den Verkehr zu schließen charmant sei, der Verkehr dann aber anders abfließen müsse. Außerdem führt es regelmäßig zu einer starken Mehrbelastung im Quartier, wenn die Brücke südlich der Oberen Neustadt nicht funktioniert. Eine Verlagerung der Verkehre in das angrenzende Wohngebiet sei außerdem nicht erstrebenswert, dort herrsche eine enge Bebauung und die Straßen sind dicht.
 - Frau Müller entgegnet, dass der Verkehr im Quartier schlichtweg zu hoch für den Straßenraum ist. Die Verkehrsverlagerung ist schwierig, man könne aber auch nicht alles so lassen wie es ist. Es muss eine Lösung gefunden werden.
- Ein Gast befürchtet, dass die Verkehrsberuhigung den Geschäften in der Neustadt schaden könnte und die Gegend nicht belebt. Es gibt Kneipen in der Neustadt die nicht nur lokale Besucher:innen haben und Gäste des Kinos kommen zu einem Großteil mit dem Auto.
 - Frau Müller merkt an, dass die Erreichbarkeit natürlich gewährleistet bleiben muss. Allerdings ist das Verkehrsverhalten das Problem. Wenn der Verkehr aus der Neustadt verschwindet und dafür mehr Fuß- und Radverkehr vorherrscht gibt es für die Gastronomie die Chance auch im Außenbereich tätig zu sein und es gibt Platz für bspw. Fahrradständer. Es wird angemerkt, dass Gäste von Kneipen so oder so hoffentlich nicht mit dem PKW unterwegs sind. Die Erreichbarkeit des Kinos muss weiterhin gewährleistet sein.

Treibweg

Treibweg

- Neuverlegung bestehendes Kopfsteinpflaster
- Umgestaltung barrierefreie Knotenpunkte inklusive Aufpflasterungen durch Kissen
- Verbreiterung der Gehwege an geeigneten Stellen (Grundstückseinfahrten prüfen) ggf. durch Grundstückserwerb oder Parkverbot



Seite 26
stadtraum.com | 05/2024

Der Straßenraum im Treibweg soll umgestaltet werden und dadurch barrierefrei und für den Fuß- und Radverkehr besser nutzbar gemacht werden. Das bestehende Kopfsteinpflaster wird beschnitten, geflammt und mittig wieder neuverlegt mit einem ordentlichen Unterbau, der das Absacken der Steine verhindern soll. Dadurch werden die bestehenden Unebenheiten beseitigt. Beidseitig werden Gehwege verbreitert bzw. angelegt, die dadurch besser nutzbar sind. Die Kreuzungsbereiche entlang des Treibwegs werden aufgepflastert und dadurch ebenerdig und barrierefrei für Fußgänger:innen begehbar. Dabei handelt es sich um eine schlanke Maßnahme die eine effektive Lösung bildet. Der Treibweg wird als gegenläufige Einbahnstraße geplant. Dies ermöglicht eine Aufweitung der Seitenräume, die nur durch wenige Parkhäfen unterbrochen wird.

- Ein Gast merkt an, dass die Verbreiterung der Fußwege auf den Visualisierungen nur unwesentlich erscheint. Wenn diese dann auch für Radfahrer:innen freigegeben ist, müssten dann auch die Fußgänger:innen Rücksicht nehmen. Es wird erfragt, ob der Radverkehr dann auf die Straße ausweichen kann und ob diese dann für das Befahren mit dem Rad geeignet ist.
 - Frau Müller merkt an, dass der Treibweg eine Tempo 30 Zone und damit für Fahrradfahrer theoretisch gut befahrbar ist. Aufgrund des Zustands der Fahrbahn ist aber zurzeit das Befahren der Gehwege mit dem Rad freigegeben. Nachdem das Kopfsteinpflaster mit den beschriebenen Maßnahmen aufgewertet ist, ist das Befahren dessen mit dem Rad problemlos möglich. Wenn nötig, könne man die Gehwege aber auch dann weiterhin für den Radverkehr freigeben.
- Ein Beiratsmitglied merkt an, dass eine Verkehrsführung/-regelung für den Treibweg nötig sein wird. Der Treibweg wird schon jetzt viel befahren und dies mit teils erhöhter Geschwindigkeit. Die Verbesserung der Fahrbahn wird diesen Umstand nur noch verstärken.
 - Frau Müller stimmt zu.
- Ein Gast fragt, ob das Parken auf der Fahrbahn im Treibweg weiterhin erlaubt sein wird. Da die Straße schmaler wird, wird befürchtet, dass Fahrzeuge nicht mehr an Radfahrer:innen vorbei kommen. Es wird erfragt, ob diese dann schlichtweg Fahrradfahrer:innen folgen müssten ohne eine Möglichkeit zu überholen.

- Frau Müller beschreibt, dass die Neuregelung der Parksituation im Treibweg noch nicht im Konzeptentwurf festgelegt ist. Parken würde bestimmt weiterhin möglich sein, der Parkdruck sei dort aber auch nicht sonderlich kritisch. PKWs müssen, bei fehlender Möglichkeit zu Überholen, mit entsprechendem Abstand folgen.
- Ein Gast fragt, ob die Nordhusumer Straße dann in beide Richtungen freigegeben sein wird. Es wird erfragt ob ein beidseitiges Parken vorgesehen ist, da es bereits jetzt keinen Platz für Radfahrer auf der Straße gäbe.
 - Frau Müller merkt an, dass ein Befahren in beide Richtungen ab der Gurlittstraße vorgesehen ist. Diese Maßnahme ist nötig um im Quartier eine zweite Nord-Südachse zu gewährleisten. Südlich ist diese geschlossen um die Durchfahrt zu verhindern. Sie bietet aber eine besser Möglicheite im Quartier von Nord nach Süd zu kommen. Eine Neuordnung der Parksituation ist dann sicher nötig um den Radverkehr auf der Straße zu ermöglichen.
- Ein Gast fragt, warum es keinen Radweg an der angrenzenden Deichstraße gibt.
 - Frau Müller entgegnet, dass die anliegenden Flurstücke der Bahn gehören und dementsprechend nicht als Radweg erschließbar sind. Das Einführen von gemeinsamen Geh- und Radwegen ist außerdem keine Option, da die Verkehrsmenge zu groß ist.

Einbahnstraßen

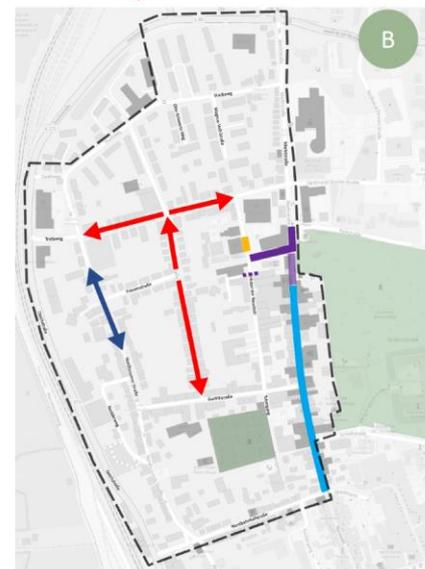
Straßennetz: Maßnahmen nach Bedarf



Begegnungszone	
Straßenrechtliche Teileinziehung (inkl. Gestaltung)	
Verkehrsberuhigter Bereich	
Stellplätze für Reisebusse	
Einbahnstraßen	
Aufhebung Einbahnstraße	
Modalfilter (Klapp-Pfosten, nur für Entsorgung und Rettungsdienst durchlässig)	

Maßnahmen:

- Modalfilter Hinter der Neustadt / südl. Kirchgang
- Gegenläufige Einbahnstraßen Brüggemannstr. bei Bedarf
- Lichtsignalanlage Deichstraße/ Nordbahnhofstraße



Seite 34
stadtraum.com | 05/2024

Es wird in Erwägung gezogen bei Bedarf ein Einbahnstraßensystem in den angrenzenden Wohnstraßen einzuführen. Dies ist eine optionale Maßnahme, die erst in Betracht kommt, wenn mit der Zeit bemerkt wird, dass es notwendig ist. Das Planungsbüro hat erwägt, vorerst mit Schildern und mit kleineren Maßnahmen zu arbeiten. Die Erfahrung zeigt, dass in Husum eher Fakten geschaffen werden müssen um Verkehrsverhalten zu verändern. Trotzdem ist nicht klar, ob die Maßnahme wirklich notwendig ist.

- Ein Gast merkt an, dass die geschaffenen Fakten massiv genug sein müssen.

Buslinienverlegung

ÖPNV | Buslinienverlegung



- Wesentlich vereinfachte und besser merkbare Linienführung
- Nordhusumer Straße liegt im vorgegebenen Erschließungsradius von 400 m um die Haltestellen
- Durch Nutzung der Haltestelle „Husum (Nordsee) Schloss“ wird über den Schloßgang indirekt auch der Markt angebunden (Paarigkeit der Haltestellen).
- Dafür kein Halt am Hafen und Bahnhof
- Begegnungsfälle:
 - Begegnung von Bussen der Stadtlinie ausgeschlossen (nur ein Fahrzeug auf der Linie 1)
 - Begegnung mit Bus des Regionalverkehrs wie Begegnung mit Lkw.



Seite 36
stadtraum.com | 05/2024

Der Vorschlag des Planungsbüros sieht vor, die Linie 1 beidseitig über die Neustadt zu führen. Barrierefreie Haltestellen müssen ausreichend groß sein. Details werden aktuell noch geprüft. Für das Funktionieren des Konzepts ist diese Maßnahme nicht zwingend erforderlich, Frau Müller schätzt die Maßnahme als sinnvoll ein. Die barrierefreie Umgestaltung der restlichen Haltestellen wird bereits jetzt immer dann vorgenommen, wenn diese verändert oder erneuert werden.

- Ein Beiratsmitglied merkt an, dass es dann im Bereich der Neustadt auch ein Park- und Halteverbot geben müsste.
 - Frau Müller bestätigt, dass es diese Bereiche geben wird.

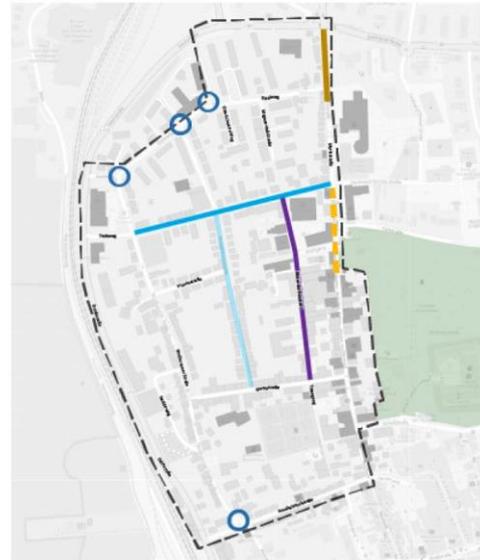
Radverkehr

Radverkehr | Maßnahmenverortung



Gehweg verbreitern (Rad frei)	
Gehweg für Rad frei ausreichend breit (bleibt)	
Vorhandenes Pflaster neu verlegen	
Umgestaltung Querung- und Kreuzungsbereiche	
Zusätzliche Fahrradbügel	
Radfahrstreifen / Anschluss A.-Brütt-Str.	

Hinweis zu Hinter der Neustadt:
Im Radverkehrskonzept als Maßnahme mit neuem Belag vorgesehen, hier zu Gunsten des historischen Pflasters aufgrund der Nähe zur aufgewerteten Neustadt anders empfohlen.



Seite 41
stadtraum.com | 05/2024

Die weiteren Maßnahmen sind recht schlank. Hinter der Neustadt wird es ähnliche Maßnahmen wie im Treibweg geben, das Kopfsteinpflaster wird erneuert, Gehwege aufgewertet. In der Brüggemannstraße gibt es ausreichend Platz um die Gehwege vom Radverkehr freizuhalten. Der Vorteil des Konzeptes zu der vorherigen Überlegung, die Brüggemannstraße zu einer separate Fahrradstraße zu machen, ist, dass alle Verkehre sich auf einer gemeinsamen Hauptachse bewegen und Fahrradfahrer nicht mehr in zweiter Reihe stehen. Fahrradbügel könnten dann vor allem vor dem Kino und bei Markant massiv ausgebaut werden. Die Kreuzung Adolf-Brütt-Straße wird zum Kreisverkehrsplatz umgebaut und mit Radwegen an die Marktstraße angeschlossen.

- Ein Beiratsmitglied fragt, ob die Brüggemannstraße so bleibt wie sie ist.
 - Die Brüggemannstraße könnte im Ausbau bleiben. Die Verkehrsaufteilung funktioniert und man hofft, dass dort nicht mehr Verkehr reingezogen wird. Mit dem Kopfsteinpflaster kann ähnlich wie im Treibweg umgegangen werden. Es wird auch in der Brüggemannstraße Veränderung geben, der Querschnitt kann aber bleiben.

Fußverkehr

Fußverkehr | Maßnahmenverortung



- profitiert von Maßnahmen Neustadt und Kirchgang sowie Stadtweg 
- Verbesserung Querung 
- Umbau Knotenpunkt 



Seite 44
stadtraum.com | 05/2024

Maßnahmen für den Fußverkehr betreffen vor allem die Aufplasterung von Kreuzungspunkten. Dazu wird Kopfsteinpflaster weggenommen und dafür an den Übergängen kleines, ebenerdiges Pflaster verlegt, das barrierefrei begehbar ist. In der Nordbahnhofstraße im Süden herrscht eine Tempo 30 Zone, die dann wohl mehr Verkehr aufweisen wird. In einer Tempo 30 Zone wird es keinen Zebrastreifen geben, allerdings wird eine vernünftige Quermöglichkeit nötig sein. Es wird noch geprüft wie dies umsetzbar ist.

- Ein Gast fragt, wie der Verkehr von den neuen Apartments in der Neustadt abgeleitet wird.
 - Eine Zufahrt wird von der Rückseite des Grundstücks möglich. Es wird nach einem Lageplan recherchiert, der die genaue Verortung der Zufahrt zeigt.

Stadtweg, Quickmarkt und Knotenpunkt Nordbahnhofstr./Nordhusumer Str.

Im Stadtweg werden Querungshilfen geschaffen, die eine Insel in der Mitte der Straße bilden und für Fußgänger:innen hilfreich sind. Der Stadtweg ist ausreichend breit und es ist möglich den Gehweg vorzustrecken um den Verkehr zu beruhigen. Der Quickmarkt müsste umgestaltet werden. Der Knotenpunkt Nordbahnhofstr./Nordhusumer Str. bietet genug Platz um es übersichtlicher zu gestalten, besonders auch für Radfahrer:innen. Detailfragen, wie man die ausführen wird, sind noch in Klärung.

- Ein Beiratsmitglied merkt an, dass im Stadtweg regelmäßig in der Kurve geparkt wird, was zu einer Gefahrensituation führt.
 - Frau Müller entgegnet, dass diese Gefahrensituation durch eine einfache verkehrsrechtliche Regelung behoben werden kann.

Parken und Liefern

Parken und Liefern



- Wunsch der Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung geht als Ergebnis der Beteiligung hervor
- Parken in der Regel auf Grundstücken
- für Kundschaft/Besuch genug Platz in Parkhäusern / Parkplätzen vorhanden
- Kurzparkbereiche tagsüber für schnelle Erledigung/Lieferanten, Sonderberechtigungen für Handwerksbetriebe/Pflegedienste
- Neuordnung Parken Nordhusumer Straße (Aufhebung Einbahnstraße)

Seite 51
stadtraum.com | 05/2024

Frau Müller merkt an, dass es im und rund um das Quartier ausreichend Parkmöglichkeiten gibt und diese nur genutzt werden müssen.

- Ein Gast fragt, ob dem Planungsbüro klar sei, dass sich in der Mitte der Neustadt das Husumhus als Landestheater befindet.
 - Frau Müller entgegnet, dass das Husumhus einen eigenen Parkplatz hat, der weiterhin erreichbar sein wird. Nicht alle Gäste parken dort, andere können auch Parkhäuser anfahren. Nötig ist, dass die Eigentümer:innen ankündigen, dass die Gäste sich auf die vorhandenen Parkplätze verteilen sollen.
- Ein Gast erkundigt sich danach, ob das neue Parkhaus die Parksituation im Quartier entlastet.
 - Das Parkhaus ist bereits jetzt stark belegt, da sowohl die Verwaltung als auch das Krankenhaus es nutzen. Der Platz reicht nicht aus und ein weiteres Parkhaus wird in absehbarer Zeit nicht gebaut. Für mindestens 10 Jahre wird weiterhin die Situation bestehen bleiben, dass eine Menge Arbeitsplätze ihren Parkraumbedarf nicht bei sich am Arbeitsplatz abgebildet bekommen.

Öffentlicher Raum

Öffentlicher Raum

- Beleuchtung (Allgemein, Hinter der Neustadt/Totengang, Bushaltestellen)
- Klimaanpassungselemente
- Umgestaltung des Öffentlichen Raums am Wasserturm
- insgesamt mehr Sitzgelegenheiten
- Bäume & Maritimes (Bäume mind. teilweise mit Gehwegvorstreckungen kombinierbar)
- Trinkwasserbrunnen am Spielplatz



Insbesondere der Stadtweg bietet viel Platz für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Um den Wasserturm herum wird, mit den im Konzept vorgesehenen Maßnahmen, eine richtige Freiraumgestaltung nötig sein. Am Friedhof und Hinter der Neustadt ist außerdem eine Verbesserung der Beleuchtung vorgesehen, da dort aktuell Defizite herrschen. Die Idee, einen Trinkwasserbrunnen zu installieren, ist unwahrscheinlich.

- Ein Gast merkt an, dass am Friedhof mehrere Lampen defekt sind und dies bereits gemeldet wurde.
- Ein Beiratsmitglied weist darauf hin, dass in der Oberen Neustadt ein historischer Trinkwasserbrunnen ausgehoben wurde, der angeschlossen sein soll. Dort gibt es also quasi schon eine Möglichkeit für einen öffentlichen Trinkwasserbrunnen.

Weitere Rückfragen

- Ein Beiratsmitglied möchte wissen, wann und wie die Umsetzung geplant ist.
 - Frau Müller erläutert, dass die Fassung des Mobilitätskonzeptes erst einmal beschlussfähig sein muss. Es gibt berechtigte Hinweise von der Werbegemeinschaft, vom Beauftragten für Menschen mit Behinderung und von der Gleichstellungsbeauftragten. Diese müssen erst geprüft werden. Außerdem wolle man auch kein Chaos verursachen. Am 03. Juli gibt es daher erst einmal die Diskussion im Umwelt- und Planungsausschuss um über die Sommerferien den Input nutzen zu können.

Der Nedderweg wird vom Konzept nicht betroffen sein, daher findet dort erstmal der erste Ausbau statt. Bevorzugt soll der Treibweg dann als erstes angegangen werden, idealerweise bereits im nächsten Jahr. Der Ausbau wird Stück für Stück stattfinden, nicht auf einmal. Für die betroffenen Straßen muss nach der Beschlussfassung erst einmal eine Entwurfsplanung ausgeschrieben werden.

Dann wird der Kreisel Markstraße/Neustraße folgen. Die Finanzierung steht bereits, es werden bereits Mittel für Teile des Umbaus abgerufen. Der Ausbau ist auch nicht mehr so groß, wie anfangs gedacht. Voraussichtlich wird er jeweils zwei Jahre pro

Maßnahme in Anspruch nehmen, die komplette Umgestaltung wird sich also über sechs bis sieben Jahre strecken. Genau kann dies erst datiert werden, wenn das Konzept steht und das Land sich zur Finanzierung geäußert hat.

- Ein Gast fragt, wer für die Kosten aufkommt.
 - Frau Müller erläutert, dass sich die Planung in einem Sanierungsgebiet befindet. Bund, Stadt und Land teilen sich die Kosten zu jeweils einem Drittel. Aktuell ist unklar, ob das Land Schleswig-Holstein aus der Förderung aussteigt, dann müsste neu gerechnet werden. Aktuell geht man aber davon aus, dass alles weiterläuft wie bisher geplant.
- Ein Gast merkt an, dass kommuniziert wurde, dass die Ausgleichszahlungen von den Eigentümer:innen erst 2030 fällig werden und fragt, ob es dabei bleibt.
 - Die Förderung war vor drei Jahren auf 15 Jahre beschränkt. Dementsprechend müsste man also in 12 Jahren fertig sein. Mit 2030 kommt man nicht hin, wahrscheinlicher wird es 2040. Wenn dies der Fall ist muss verlängert werden.
- Ein Gast fragt, ob die Nutzung von Fahrbahnschwellen und härtere Kontrollen gegen Temposünder helfen könnten.
 - Frau Müller bejaht.
- Ein Beiratsmitglied fragt, an welcher Stelle man sich mit der Stadt in Kontakt setzen kann, wenn es um das Mobilitätskonzept geht.
 - Meldungen können direkt an das Quartiersmanagement gerichtet werden.
- Ein Gast merkt an, dass Anwohner:innen auch direkt von der Stadt informiert werden sollten. Informationen über das Konzept nur durch die Presse zu erfahren genüge nicht. Vielmehr sollte die Stadt durch eine Einwohner:innenversammlung oder zumindest schriftlich informieren und auch die Möglichkeit geben Einwendungen einzubringen.
 - Frau Müller nennt dazu die nächste Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses als Möglichkeit sich zu informieren. Die Sitzung ist öffentlich. Auch die nächste Ausgabe des Stadtteilkuriers wird mit dem Thema Mobilitätskonzept gefüllt. Informationen zum Sanierungsgebiet sind online einsehbar. Informationen zur Oberen Neustadt gibt es auf: www.obere-neustadt-husum.de.
- Zu Prüfen ist laut Frau Müller noch die Abfahrt von der Asmussenstraße.
- Ein Gast erkundigt sich, in welche Richtung der politische Wille geht.
 - Frau Müller erklärt, dass die politischen Vertreter das Konzept und die Erläuterungen dazu vorgelegt bekommen haben. Sie ist auf die Diskussion in der nächsten Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses gespannt. Der grundsätzliche Gedanke des Mobilitätskonzepts ist für alle Parteien nachvollziehbar.

Rückmeldungen

Frau Barelmann bittet die Beiratsmitglieder um Rückmeldung zum Mobilitätskonzept. Ziel ist es, ein Stimmungsbild einzuholen, das als Grundlage zur Formulierung eines Statements dient. Das Statement des Beirats wird dem Umwelt- und Planungsausschuss bei seiner nächsten Sitzung vorgelegt. Auch Gäste haben die Möglichkeit sich zu äußern.

Ein Beiratsmitglied plädiert für die etappenweise Umsetzung der Maßnahmen. Wohngebiete in der Oberen Neustadt können nicht übermäßig durch umgeleiteten Verkehr belastet werden. Mehrbelastung von Wohngebieten um ein Mischgebiet zu entlasten sei nicht gut und ist nur schwer vertretbar. Auch wenn es Zeitdruck gibt, könne nicht alles ad hoc umgesetzt werden, nötig sei vielmehr eine Mittellösung die Schritt für Schritt umgesetzt wird.

Ein weiteres Beiratsmitglied stimmt der:m Vorredner:in zu, lenkt den Fokus aber auch auf die Notwendigkeit, Husum als einen attraktiven Tourismusstandort zu vermarkten. Es sei wichtig,

nicht den Eindruck zu vermitteln, dass Husum für Autofahrer:innen nicht mehr gut zu erreichen ist. Eine Veränderung der Verkehrssituation muss auch eine wirkliche Verbesserung mit sich bringen. Zu diesem Zwecke benötigt es ein transparentes Park- und Verkehrsleitsystem in ganz Husum, das die Situation verhindert als ortsfremde Person unvorbereitet vor der verkehrsberuhigten Zone in der Neustadt zu stehen und nicht weiterzukommen. Ziel muss sein, die Innenstadt zu beleben, also mehr Menschen in die Stadt zu bekommen und gleichzeitig die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Dazu sollten auch Park&Ride Systeme und Mobilitätshubs, die den einfachen Umstieg auf andere Verkehrsmittel ermöglichen, z.B. am Ortseingang in Erwägung gezogen werden. Autofahrer:innen sollten motiviert werden die vorhandenen Parkhäuser und Parkmöglichkeiten außerhalb des Quartiers oder am Stadtrand zu nutzen. Wenn möglich sollten diese Parkmöglichkeiten auch mehrfach genutzt werden, z.B. durch Tariflösungen für das nächtliche Beparken sonst leerstehender Flächen.

Ein anderes Beiratsmitglied stimmt den Vorredner:innen ebenfalls zu und bringt Friedrichstadt als positives Referenzbeispiel ein. Dort gab es eine ähnliche Diskussion wie derzeit in der Oberen Neustadt, das umgesetzte Konzept wurde aber gut angenommen. Es gäbe in und außerhalb der Oberen Neustadt ausreichend Parkmöglichkeiten und nach der Fertigstellung des neuen Bahnübergangs werden dort ebenfalls mehr Parkplätze nutzbar sein. In der Oberen Neustadt ist des weiteren alles fußläufig erreichbar und es müssen keine großen Entfernungen zurückgelegt werden um sein Ziel zu erreichen. Es wird angemerkt, dass der Beirat im Großen und Ganzen den Maßnahmen zustimmt und es nur kleine Unstimmigkeiten gibt und dies auch so vermittelt werden sollte.

Ein Gast merkt an, dass autofreie Innenstädte in der Öffentlichkeit oft zu Unrecht schlecht gemacht würden. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass komplett autofreie Innenstädte vielmehr zu einer Belebung führen und dies Gewerbebetrieben helfe. Der Gast nennt Freiburg als Positivbeispiel. Es gäbe mehr als genug Parkhäuser und Platz und die Menschen können fußläufig in die Innenstadt gelangen. Außerdem werde der Autoverkehr weiter zurückgehen.

Ein Beiratmitglied merkt an, dass das Einbahnstraßensystem kompliziert wirkt, sollten tatsächlich alle „Maßnahmen nach Bedarf“ umgesetzt werden. Eine hohe Zahl an Beschilderung wird die Verkehrssituation chaotischer gestalten. Umgesetzt werden müsse dies wenn dann Stück für Stück. Es wird angemerkt, dass es in der Vergangenheit bereits ein Einbahnstraßensystem in der Oberen Neustadt gab, das mit Teils chaotischen Zuständen in Verbindungen gebracht wird und Auswertigen nur schwer zu vermitteln war.

Ein Beiratsmitglied merkt an, dass am 03.07., in der nächsten Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses, noch kein Beschluss gefasst wird. Die Beiratsmitglieder stellen sich gerne als Sprachrohr für die Meinungen und den Willen der Anwohner:innen und Nutzer:innen des Quartiers zur Verfügung. Frau Müller merkt an, dies an die Fraktionen weiterzugeben.

TOP 4: Verschiedenes

Frau Müller verlässt ihre Position im Bauamt der Stadt Husum. Frau Barelmann verabschiedet sie im Namen des Quartiermanagements, dankt ihr für ihre Arbeit und ihr Engagement und überreicht Blumen. Die nächsten zwei Sitzungen des Stadtteilbeirats werden wahrscheinlich vorerst ohne Ersatz stattfinden, es wird sich bemüht, dass eine andere Ansprechperson der Stadt Husum anwesend sein kann.

Frau Müller bedankt sich für die gemeinsame Arbeit in der Oberen Neustadt. Sie hat den Stadtteilbeirat stets als sehr lebendig und konstruktiv wahrgenommen. Sie wünscht sich, dass alle Mitglieder so engagiert weiter machen und sich einbringen.

Frau Barelmann kündigt noch einmal die Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 03.07.2024 an und lädt alle Interessierten ein zu kommen und entsprechende Rückmeldungen oder Fragen einzubringen. Wer nicht kommen kann oder möchte kann seine Anliegen auch an das Quartiersmanagement richten, sodass Frau Barelmann diese dann stellvertretend vorträgt.

Der Termin für die nächste Sitzung des Stadtteilbeirats steht noch nicht fest und wird per E-Mail bekannt gegeben.

Quartiersmanagement Obere Neustadt:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen | mone böcker & anette quast gbr | Palmaille 96, 22767 Hamburg

Kontakt: Béatrice Barelmann und Sophia Hogeback | Tel.: 040 3861 5595 | mobil: 0176 4339 6730

E-Mail: obere-neustadt@tollerort-hamburg.de | Sprechstunde: dienstags von 16 bis 18 Uhr