

Stadt Tönning

Verkehrs- und Mobilitätskonzept

für das Sanierungsgebiet Innenstadt

Bearbeitungsstand: 17. März 2022

Auftraggeber:

Stadt Tönning Am Markt 1 25832 Tönning

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH Havelstraße 33 24539 Neumünster Telefon 04321.260270 Telefax 04321.2602799

Annedore Lafrentz, B.Sc. Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl

Projekt-Nr.: 120.2105



Inhaltsverzeichnis Seite 2

Inhaltsverzeichnis

1	Einl	eitung	6
1.1		Anlass und Aufgabenstellung	6
1.2		Vorgehensweise und Aufbau	6
2	Plar	nungsgrundsätze	8
2.1		Kfz-Verkehr	9
2.2		Straßenraumgestaltung	10
2.3		Radverkehr	12
2.4		Fußverkehr	17
2.5		Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	21
2.6		Mobilitätsangebote	23
3	Bes	tandsanalyse	25
3.1		Stadt- und Nutzungsstruktur	25
3.1.	1	Tourismus	26
3.2		Lage im Raum und Erreichbarkeit	27
3.3		Öffentlichkeitsbeteiligung	28
3.4		Kfz-Verkehr	28
3.4.	1	Straßenzüge	29
3.4.	2	Kfz-Verkehrsaufkommen	29
3.4.	3	Verkehrsregelungen und Wegweisung	32
3.4.	4	Ruhender Kfz-Verkehr	35
3.5		Radverkehr	38
3.6		Fußverkehr	41
3.7		Unfallanalyse	42
3.8		Öffentlicher Personennahverkehr	44
3.9		Multimodalität und Mobilitätsangebote	48
4	Leit	bild und Zielkonzept	52
5	Maí	Snahmenkonzeption	54
5.1		Maßnahmenübersicht	54
5.2		Maßnahmenbeschreibung	56
5.2.	1	Ruhender Verkehr	56
5.2.	2	Zentralisierung des Parkraumangebotes am Bahnhof (SM_01)	56
5.2.	3	Parkraumangebot Marktplatz (SM_02)	57
5.2.	4	Parkraumbewirtschaftung (SM_03)	57
5.2.	5	Parkleitsystem (SM_04)	57
5.2.	6	Gestaltung von Mischverkehrsflächen (SM_05)	58
5.2.	7	Verbesserung Parkraumangebot am Hafen (SM_05)	
5.2.	8	Dänische Schule (SM_07)	59
5.2.	9	Grundschule Ostertor (SM_08)	60
5.2.	10	Radverkehr	60
5.2.	11	Benutzungspflicht von Radwegen anpassen (SM_09)	60

5.2.12	Netzergänzung im Rad- und Fußverkehr (SM_10)	61
5.2.13	Oberflächenbelag historische Innenstadt (SM_11)	63
5.2.14	Installation von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Hafen und am Markt (SM_12) .	64
5.2.15	Installation von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof (SM_13)	64
5.2.16	Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrrad (SM_14)	65
5.2.17	Fußverkehr	66
5.2.18	Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr (SM_15)	
5.2.19	Verkehrsführung am Kreisverkehr Gardinger Chaussee / Selkstraße (SM_14)	
5.2.20	Leitsystem für Zufußgehende in der Innenstadt (SM_17)	
5.2.21	ÖPNV	
5.2.22	Barrierefreiheit im ÖPNV (SM_18)	
5.2.23	Erweiterung des ÖPNV-Angebotes (SM_19)	
5.2.24	Mobilität	
5.2.25	Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation (SM_20)	
5.2.26	Etablierung von Sharingangeboten (SM_21)	
5.2.27	Etablierung von Poolingangeboten (SM_22)	
5.2.28	Kommunikation und Werbung (SM_23)	
5.2.29	Förderungen und Aktionen (SM_24)	
	griertes Handlungs- und Umsetzungskonzept	
6.1	Maßnahmeneinordnung	
6.2	Reihung der Schlüsselmaßnahmen it und Empfehlung	
7 Fazi	t und Emplemang	/ /
Abbildu	ungsverzeichnis	
	2.1: Wesentliche Funktionen von Straßen	
Abbildung	2.2: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen	9
Abbildung	2.3: Grundsätze der Fahrbahndimensionierung nach RASt 2006 [1]	10
Abbildung	2.4: Grundsätze der Seitenraumdimensionierung nach RASt 06 [1]	11
Abbildung	2.5: Geschwindigkeiten im Radverkehr	12
	2.6: Konfliktpunkte Radverkehr unterschieden nach Führungsform	
Abbildung	2.7: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2002 [3]	14
Abbildung	2.8: Beschilderungen von Fahrradstraßen mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr und	
Vorfahrtsr	egelungen	15
Abbildung	2.9: Beispiel Fahrradbügel (Quelle: [18])	15
Abbildung	2.10: Beispiel Bike+Ride-Anlage (Quelle: [20])	16
	2.11: Beispiel Fahrradstation Kiel (Quelle: [19])	
	2.12: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 [4]	
	2.13: Querungshilfen nach EFA 02 [4]	
_	2.14: Barrierefreiheit Kreisverkehr gem. Handbuch Barrierefrei im Straßenraum [7]	



Tabellenverzeichnis Seite 4

Abbildung 2.15: Mindeststandards nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Sch	leswig-
Holstein, 2019 [9]	22
Abbildung 2.16: Übersicht Angebotsformen im ÖPNV	23
Abbildung 3.1: Verkehrserzeugende Einrichtungen im Untersuchungsgebiet	26
Abbildung 3.2: Äußere Erreichbarkeit der Stadt Tönning	27
Abbildung 3.3: Verkehrserhebung innerhalb der touristischen Saison in Kfz/h davon SV/h (I	inks:
vormittägliche Spitzenstunde und rechts: nachmittägliche Spitzenstunde)	30
Abbildung 3.4: Verkehrserhebung außerhalb der touristischen Saison in Kfz/h davon SV/h (links:
vormittägliche Spitzenstunde und rechts: nachmittägliche Spitzenstunde)	31
Abbildung 3.5: Verkehrsregelungen des fließenden Kfz-Verkehrs	33
Abbildung 3.6: Parkraumbewirtschaftung	36
Abbildung 3.7: Darstellung Parkraumauslastung	37
Abbildung 3.8: Ausgewiesene Radverkehrsführung im Straßennetz	39
Abbildung 3.9: Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet	40
Abbildung 3.10: Übersicht Unfallorte im Zeitraum von 2016 bis 2019 [13]	43
Abbildung 3.11: Bediengebiet Eiderstedt	44
Abbildung 3.12: Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV	46
Abbildung 3.13: Verortung Wendeschleife Bahnhof (eds-planung, Stand: April 2020)	47
Abbildung 3.14: Anordnung Bahnsteige (Emch+Berger Projekt GmbH; Stand: Februar 2020)	47
Abbildung 5.1: Ortsfoto Neuweg	66
Tabellenverzeichnis	
Tabelle 3.1: Übersicht wegweisende Beschilderung	33
Anlagenverzeichnis	
Straßenraumsteckbriefe	Anlage 1
Verkehrserhebung	Anlage 2
Verkehrserhebung 30.07.2020, Erhebungszeitraum - Knotenstrompläne	Anlage 2.1
Verkehrserhebung 30.07.2020, vormittägliche Spitzenstunde - Knotenstrompläne	Anlage 2.2
Verkehrserhebung 30.07.2020, nachmittägliche Spitzenstunde - Knotenstrompläne	Anlage 2.3
Verkehrserhebung 10.09.2020, Erhebungszeitraum - Knotenstrompläne	Anlage 2.4
Verkehrserhebung 10.09.2020, vormittägliche Spitzenstunde - Knotenstrompläne	-
Verkehrserhebung 10.09.2020, nachmittägliche Spitzenstunde - Knotenstrompläne	-
Verkehrserhebung 30.07.2020, vormittägliche Spitzenstunde - Querschnitte	-
Verkehrserhebung 30.07.2020, nachmittägliche Spitzenstunde Querschnitte	-
Verkehrserhebung 10.09.2020, vormittägliche Spitzenstunde - Querschnitte	Anlage 2.9



Anlagenverzeichnis Seite 5

$Verkehrserhebung~10.09.2020,~nachmitt\"{a}gliche~Spitzenstunde~-~Querschnitte$	Anlage 2.10
Maßnahmensteckbriefe	Anlage 3
SM_01 : Zentralisierung des Parkraumangebotes am Hafen	Anlage 3.1
SM_02 : Zentralisierung des Parkraumangebotes am Bahnhof	Anlage 3.2
SM_03 : Parkraumangebot Markplatz	Anlage 3.3
SM_04 : Parkraumbewirtschaftung	Anlage 3.4
SM_05 : Parkleitsystem	Anlage 3.5
SM_06 : Gestaltung von Mischverkehrsflächen	Anlage 3.6
SM_07 : Benutzungspflicht von Radwegen anpassen	Anlage 3.7
SM_08 : Netzergänzung im Fuß- und Radverkehr	Anlage 3.8
SM_09 : Oberflächenbelag historische Innenstadt	Anlage 3.9
SM_10 : Installation von Fahrradabstellanlagen am Hafen und am Markt	Anlage 3.10
SM_11 : Installation von Fahrradabstellanlagen am Bahnhof	Anlage 3.11
SM_12 : Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrrad	Anlage 3.12
SM_13 : Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr	Anlage 3.13
SM_14: Verkehrsführung am Kreisverkehr <i>Gardinger Chaussee / Selkstraße</i>	Anlage 3.14
SM_15 : Leitsystem für Zufußgehende in der Innenstadt	Anlage 3.15
SM_16 : Barrierefreiheit im ÖPNV	Anlage 3.16
SM_17 : Erweiterung des ÖPNV-Angebotes	Anlage 3.17
SM_18 : Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation am Bahnhof	Anlage 3.18
SM_19 : Etablierung von Sharingangeboten	Anlage 3.19
SM_20 : Etablierung von Poolingangeboten	Anlage 3.20
SM_21 : Kommunikation und Werbung	Anlage 3.21
SM_22 : Förderungen und Aktionen	Anlage 3.22

Einleitung Seite 6

1 EINLEITUNG

Mobilität und Mobilitätsmanagement gewinnen in der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zunehmend an Bedeutung. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung beinhaltet neben dem traditionellen Infrastrukturausbau und verkehrslenkenden Maßnahmen auch nachfragebeeinflussende Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Maßnahmen, die das Verkehrsverhalten hin zum Mobilitätsverbund beeinflussen, können einen signifikanten Beitrag zur Verkehrsentlastung (Stau- und Emmissionsvermeidung) leisten.

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Tönning wurde 2017 in das Städtebauförderungsprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" aufgenommen. Die Stadtvertretung beschloss für das Untersuchungsgebiet "Innenstadt" die Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen mit ergänzendem integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept (IEK). Zwischenzeitlich wurde das IEK fertiggestellt und die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes als vorgezogene Maßnahme beschlossen.

Im Rahmen des vorliegenden Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes werden zunächst die bestehenden funktionalen Stärken und Schwächen der verkehrlichen Infrastruktur für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV sowie den ruhenden Verkehr aufgezeigt. Auf Grundlage dieser Kenntnisse wird ein stimmiges und zielführendes Maßnahmenkonzept zur Beseitigung der Defizite und zur Steigerung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit entwickelt.

1.2 Vorgehensweise und Aufbau

Die Erarbeitung des vorliegenden Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für den Innenstadtbereich der Stadt Tönning folgt einem vierstufigen Bearbeitungsmodell, welches sich im Aufbau der schriftlichen Ausarbeitung wiederspiegelt.



Schwächen





Maßnahmen zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität Potentialanalyse



konzept
Kategorisierung
Zeitliche
Umsetzbarkeit
Zuständigkeiten

Einleitung Seite 7

Zunächst werden allgemeine Planungsgrundsätze zur Dimensionierung und Gestaltung von Verkehrsanlagen dargestellt und beschrieben. Diese können auch für über das Betrachtungsgebiet hinausgehende Maßnahmen herangezogen werden.

Die bestehenden Schwächen, Stärken und Verbesserungspotentiale der verkehrlichen Infrastruktur sowie des Mobilitätsangebotes werden im Rahmen der **Bestandsanalyse** aufgezeigt.

Basierend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wird eine **Zielstruktur** für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Tönning abgeleitet.

Auf Grundlage dieser Ziele werden **Maßnahmen** zur Beseitigung der Defizite und zur Steigerung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hergeleitet, untersucht und bewertet. Zu diesen zählen die "umweltvertäglichen" nicht-motorisierten Verkehrsmittel (Zufußgehen und öffentliche/private Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel sowie Sharing- und Poolingangebote. Die Wirksamkeit der Maßnahmen und deren verkehrliche Auswirkung werden abschließend bewertet und in ein zielgerichtetes **Handlungs- und Umsetzungskonzept** überführt.

2 PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Das Hauptziel bei der Planung und dem Entwurf von Straßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit der Umfeldnutzung, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt. Voraussetzung für die Verträglichkeit ist, dass Straßenräume in ihrer ganzen Vielfalt erfasst und unter Abwägung aller Nutzungsansprüche und ihrer jeweiligen Bedeutung bewertet werden.

Die Nutzungsansprüche der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden erwachsen maßgeblich aus der Funktion der Straße. Drei wesentliche Funktionen werden bei der Betrachtung von Straßen unterschieden:





Erschließen



Aufenthalt



Abbildung 2.1: Wesentliche Funktionen von Straßen

Straßen, die eine Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr innehaben, werden oftmals als Hauptverkehrsstraßen bezeichnet. Aufgrund der Konzentration und Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen ist der Kfz-Verkehr die vorherrschende Verkehrsart und nimmt dementsprechend den Großteil des zur Verfügung stehenden Straßenraumes ein.

Erschließungsstraßen dienen innerhalb bebauter Gebiete insbesondere der Anbindung der Grundstücke an das öffentliche Straßennetz. Die Erschließung von am Straßenrand gelegenen Nutzungen führt zu Quell- und Zielverkehr. Je nach Art der Nutzungen ergeben sich besondere Ansprüche an den Straßenraum. So resultiert beispielsweise aus einem Geschäftsbesatz eine Nachfrage an Flächen für den ruhenden Verkehr und Querungsbedarf für den Fußverkehr.

Die Aufenthaltsfunktion ist in erster Linie ein typisches Kennzeichen angebauter Straßen, deren Nutzung sich primär auf Wohnen sowie Handel und Gewerbe im Sinne eines Geschäftsbereiches konzentriert.

Außerhalb bebauter Gebiete haben die Straßen zumeist eine rein verbindende Funktion. Im innstädtischen bzw. -gemeindlichen Bereich sind Straßenräume oftmals mit Funktionen überlagert. Besondere Konflikte entstehen dann, wenn zwei Funktionen gleichzeitig mit hohen Quantitäts- und Qualitätsansprüchen realisiert werden sollen. Im Zuge der Planung und Umgestaltung von Straßenräumen sind diese Ansprüche unter anderem unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gegeneinander abzuwägen.



2.1 Kfz-Verkehr

Eine optimale Orientierung im Straßennetz, flächendeckende Erschließung sowie ein geringer Zeitaufwand sind die elementaren Anforderungen, die seitens des Kfz-Verkehres an das Straßen- und Wegenetz gestellt werden. Aus dem Blickwinkel der ressourcenschonenden Mobilität wird im Grundsatz eine Reduzierung des Kfz-Aufkommens bei gleichzeitiger Aufwertung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes angestrebt. Daher setzen sich die Planungsgrundsätze aus verkehrslenkenden und -beruhigenden Elementen zusammen.

Kfz-Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung

Ziel der Verkehrsführung ist es, das Gros des Kfz-Verkehrsaufkommens auf dem vorgesehenen Hauptstreckennetz zu bündeln und in dem untergeordneten Streckennetz lediglich den nutzungsbedingten Quell- und Zielverkehr abzuwickeln. Baulich und durch straßenbehördliche Anordnungen lassen sich Kfz-Verkehrsströme im Straßennetz gezielt führen, um so das untergeordnete Straßennetz zu entlasten.

Da die Aufnahmefähigkeit des Straßenhauptnetzes begrenzt ist, wird vielfach vom Kfz-Verkehr versucht, in das untergeordnete Netz (Erschließungs-, Anlieger-, Sammelstraßen) auszuweichen. Ziel verkehrsberuhigender Maßnahmen ist es, Durchgangs- und Schleichverkehr in Wohnquartieren und anderen sensiblen Gebieten zu verringern und damit die Lebensqualität für die Anwohnenden zu verbessern sowie Zufußgehenden und Radfahrenden eine höhere Sicherheit und Verkehrsqualität zu bieten.

Nachfolgend werden die üblicherweise verwendeten Elemente dargestellt:



Abbildung 2.2: Überblick verkehrsberuhigender Maßnahmen



2.2 Straßenraumgestaltung

Dimensionierung des Straßenraumes

Grundsätzlich setzt sich der Straßenraum aus der Fahrbahn und den sich anschließenden Seitenräumen zusammen. Die erforderlichen Breiten für die Dimensionierung der Fahrbahn und der Seitenräume ergeben sich unter anderem aus den zu erwartenden Begegnungsfällen von Verkehrsteilnehmenden und der Frequentierung. Als Planungsgrundlage sind die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 2006* [1] heranzuziehen.

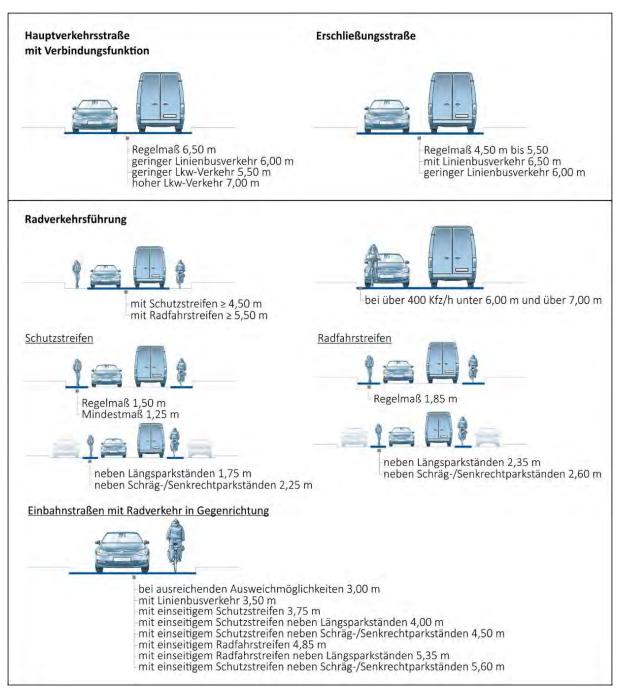


Abbildung 2.3: Grundsätze der Fahrbahndimensionierung nach RASt 2006 [1]

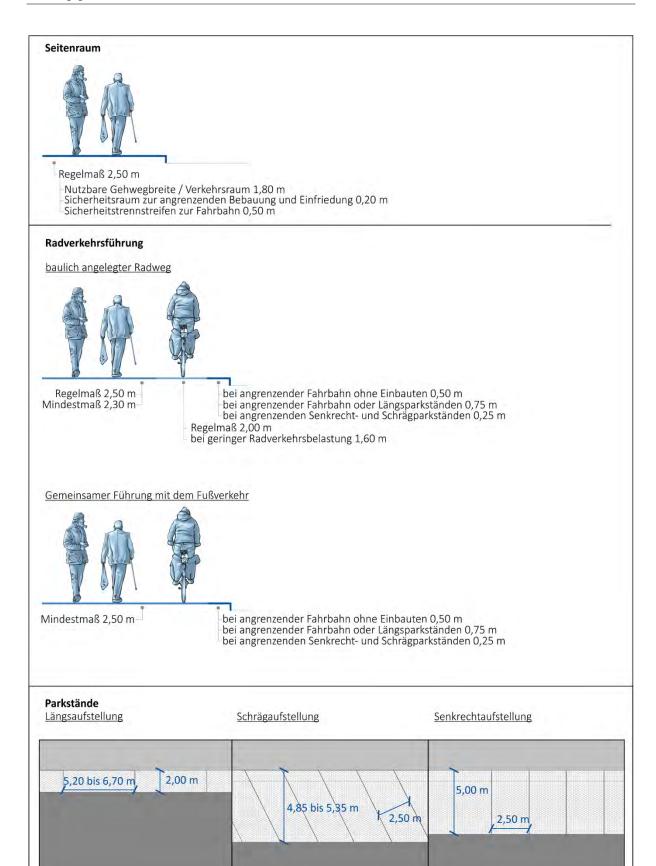


Abbildung 2.4: Grundsätze der Seitenraumdimensionierung nach RASt 06 [1]

2.3 Radverkehr

Zur Stärkung des Radverkehres als effizientes und attraktives Verkehrsmittel bedarf es einer sicheren und kontinuierlichen Radverkehrsinfrastruktur. In der Planung von Radverkehrsanlagen sollen die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen, wie beispielsweise individuell gewünschte Fahrgeschwindigkeiten und Nutzung durch unterschiedliche Fahrradarten, Berücksichtigung finden.

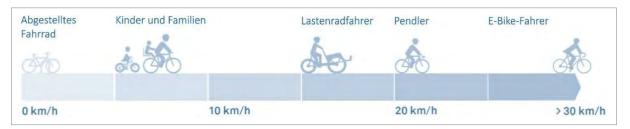


Abbildung 2.5: Geschwindigkeiten im Radverkehr

Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) [2] ist grundsätzlich eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorzusehen. Eine Benutzungspflicht ist nur vorzusehen, wenn aufgrund örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, wie beispielsweise ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, ein hoher Schwerverkehrsanteil oder eine starke Steigung. Die Pflicht zur Benutzung von Radwegen ist nur dann gegeben, wenn diese durch eines der Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Gehund Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) gekennzeichnet sind. Die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr ohne Benutzungspflicht wird über das Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) ermöglicht.

Mit der Verkehrsplanung besteht das Ziel eine Vielzahl von über die Jahrzehnte angewendeten Radverkehrsführungen in eine einheitliche Form zu bringen, wobei die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn grundsätzlich zu priorisieren ist. Hiermit wird auch dem Kfz-Fahrer Sorge getragen, der im ungünstigsten Fall beim Linksabbiegen an bis zu drei Stellen mit Radfahrerenden aus unterschiedlichen Richtungen rechnen muss. Durch eine Führung des Radverkehres auf der Fahrbahn rückt dieser in das Sichtfeld des Kfz-Verkehres und eine Entflechtung von Radfahrenden und Zufußgehenden erfolgt.

Grundlage für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen sind die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 2006* [1] und die vertiefenden *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010* [3].



Die nachfolgende Abbildung stellt beispielhaft die typischen Unfallarten bei der Führung des Radverkehres im Seitenraum und der verringerten Unfallwahrscheinlichkeit bei der Führung auf der Fahrbahn gegenüber.

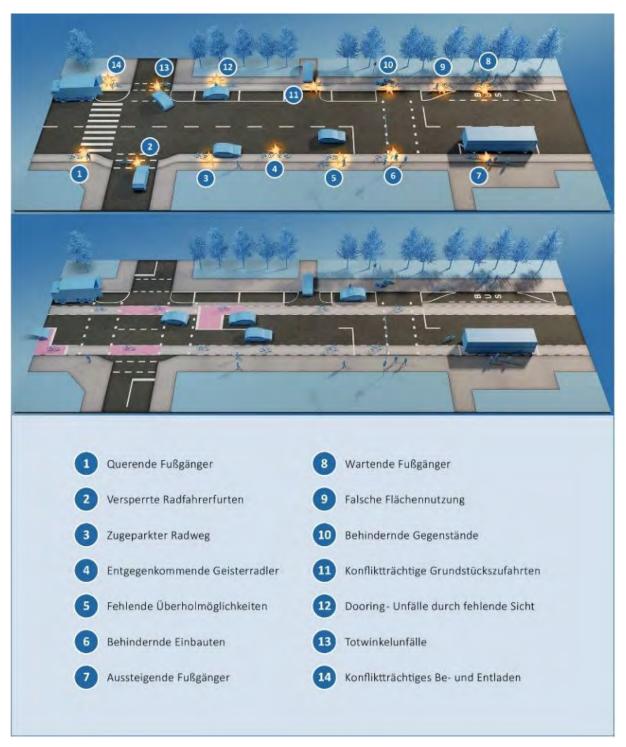


Abbildung 2.6: Konfliktpunkte Radverkehr unterschieden nach Führungsform

Die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehres hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehres ab. Die Übergänge zwischen den einzelnen Führungsformen sind dabei nicht immer starr, sondern ebenfalls abhängig von beispielsweise der Topografie und dem Schwerverkehrsanteil.

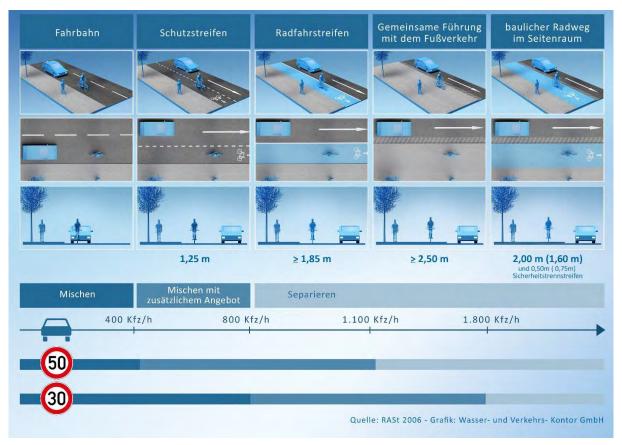


Abbildung 2.7: Formen der Radverkehrsführung nach ERA 2002 [3]

Bei Landstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen 70 und 100 km/h sind in der Regel straßenunabhängige oder fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen vorzusehen. In Ausnahmefällen, wie beispielsweise einer sehr geringen Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr und einer untergeordneten Netzbedeutung im Radverkehr kann auch die Führung auf der Fahrbahn angewendet werden.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen repräsentieren Fahrbahnen, die insbesondere dem Radverkehr vorbehalten sind. Diese werden mit dem Verkehrszeichen 244 beschildert und über Zusatzzeichen für weitere Verkehrsteilnehmende freigegeben (vgl. Abbildung 2.8 links).

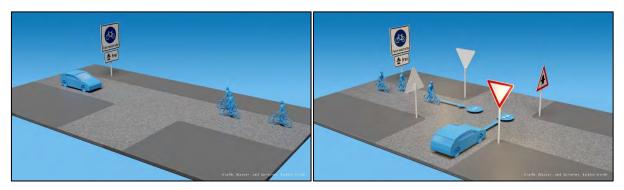


Abbildung 2.8: Beschilderungen von Fahrradstraßen mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr und Vorfahrtsregelungen

Auf Fahrradstraßen sollte der Radverkehr im Bestand oder perspektivisch die vorrangige Verkehrsart und das Kfz-Verkehrsaufkommen möglichst gering sein. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, Kraftfahrzeuge müssen diese bei Bedarf, beispielsweise bei zulässig nebeneinanderfahrenden Radfahrenden, verringern [3]. Das Nebeneinanderfahren ermöglicht die soziale Interaktion zwischen Fahrradfahrenden. Das Unterhalten, wie Verkehrsteilnehmende es im Pkw mit dem Beifahrer gewohnt sind, wird ermöglicht.

Wird Radfahrenden gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt gewährt (vgl. Abbildung 2.8 rechts), werden ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss sowie hohe Reisegeschwindigkeiten erreicht. Fahrradpiktogramme und bauliche Einrichtungen eignen sich zur Kenntlichmachung an Einmündungen, Kreuzungen oder anderen Stellen für den Kraftfahrzeugverkehr. Anhebungen von Kreuzungsflächen dienen zusätzlich der Geschwindigkeitsdämpfung für Kraftfahrzeuge. Diese Aspekte gewährleisten insgesamt eine hohe Verkehrsqualität, vor allem für Hauptverbindungen des Radverkehres oder bei hohem Radverkehrsaufkommen. Besondere wegweisende Kennzeichnungen heben Hauptverbindungen in Erschließungsstraßen hervor und fördern die Bündelung von Radverkehren abseits von Hauptverkehrsstraßen.

Fahrradabstellanlagen

Sichere und geordnete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zählen zu den einfach, schnell und relativ kostengünstig umzusetzenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Gute Fahrradabstellanlagen, richtig im öffentlichen Raum platziert, sorgen für Ordnung und steuern ein harmonisches Miteinander.



Abbildung 2.9: Beispiel Fahrradbügel (Quelle: [18])

Fahrradbügel stellen eine einfache und kostengünstige Möglichkeit dar, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereitzustellen. Diese eignen sich auch dazu, unberechtigtes Parken von Autos zu verhindern, z.B. um Sichtbeziehungen an Kreuzungen frei zu halten. Mobile Varianten können als kurzfristige Maßnahmen, z.B. auf Stadtfesten, bereitgestellt werden. Bereits einzelne



Fahrradbügel an Bushaltestellen erhöhen die Reichweite und Attraktivität des ÖPNV, wobei eine Überdachung, ggf. auch mit Seiten- und Rückwand als Wetterschutz, zusätzlichen Komfort bietet.

Eine überdachte **Bike+Ride-Anlage** sollte der Mindeststandard an jedem Bahnhof des Schienenpersonennahverkehres (SPNV) und Mobilitätsstationen sein. Besser eignet sich eine Fahrradsammelgarage, optional mit einem elektronischen Schließsystem bei einer hohen Nachfrage an Abstellmöglichkeiten. Sie bietet Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl, was Nutzern höherwertiger Räder und



Abbildung 2.10: Beispiel Bike+Ride-Anlage (Quelle: [20])

E-Bikes besonders entgegenkommt. Eine platzsparende Alternative hierzu sind Fahrradboxen für jeweils ein Fahrrad, die über ein app-basiertes Bezahlsystem für die Nutzungsdauer gemietet werden können.



Abbildung 2.11: Beispiel Fahrradstation Kiel (Quelle: [19])

Fahrradstationen sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung oder Gepäckaufbewahrung, aber auch viele andere Dienstleitungen wie Fahrradverleih sein.

2.4 Fußverkehr

Jede Wegekette beinhaltet einen Anteil, der zu Fuß zurückgelegt wird. Folglich ist jeder Verkehrsteilnehmende zwischen seinem Quellort und seinem Zielort auch ein Zufußgehender. Der Fußverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, wie beispielsweise Sicherheit, Umwegearmut, Gestaltung, Übersichtlichkeit und Orientierung.

Eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in einem entsprechend ausgestalteten Netz kann die Bereitschaft, Wege zu Fuß zurückzulegen, erhöhen. Hierbei gelten die Dimensionierung der Fußverkehrsfläche neben einem engmaschigen Gehwegnetz mit möglichst direkten Verbindungen und der Entflechtung vom Radverkehr als zentrales Kriterium für die Sicherheit und den Komfort der Zufußgehenden.

Für die Gestaltung von Fußverkehrsanlagen werden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße, RASt 2006 [1] sowie die vertiefenden Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 2002 [4] herangezogen.

Nachfolgend werden die typischen Führungsformen in Abbildung 2.12 dargestellt.



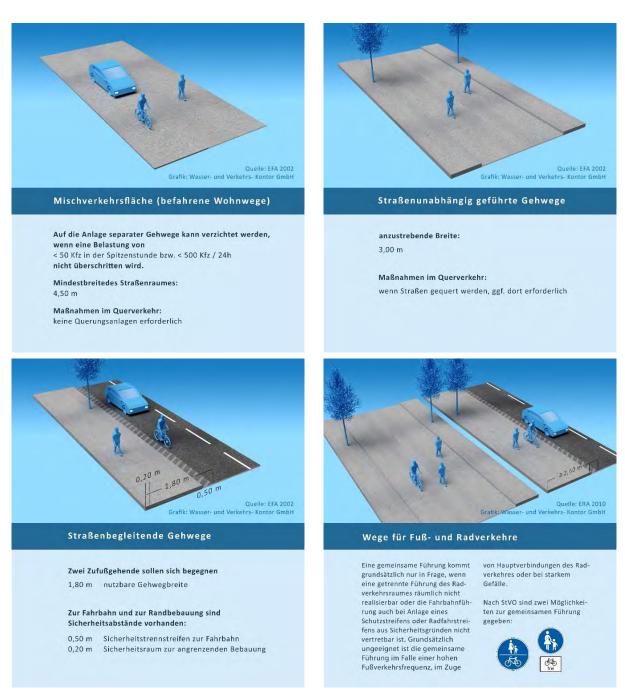


Abbildung 2.12: Formen der Fußverkehrsführung nach EFA 02 [4]

Anlagen für den Querverkehr

Die *StVO* [2] legt grundsätzlich straßenverkehrsrechtliche Regelungen zum Queren von Fahrbahnen fest. Zusätzlich dazu kann das Queren durch bauliche Querungsanlagen unterstützt werden. Bauliche Querungsanlagen zielen immer darauf ab, eine optische Hervorhebung zu schaffen und können ebenfalls eine fahrdynamische Wirkung erzielen. Die Zweckmäßigkeit von Querungsanlagen besteht bei ausgeprägtem Querungsbedarf sowie bei der vermehrten Nutzung durch schutzbedürftige Personen [4].



Querungsanlage ohne Vorrang mit ballicher Unterstützung (Mittelinsel) (Mittelinsel) Guerungsanlage mit Vorrang und baulicher Unterstützung Guerungsanlage mit vorrang und baulicher Unterstützung Guerungsanlage mit zeitlicher Tennung Guerungsa

Nachfolgend werden typische Querungsanlagen dargestellt:

Abbildung 2.13: Querungshilfen nach EFA 02 [4]

Unterschieden werden Querungsanlagen ohne Vorrang aber mit baulicher Unterstützung, zum Beispiel in Form von Mittelinseln (Abbildung 2.13 links), mit Vorrang ohne bauliche Unterstützung (Fußgängerüberweg) oder mit baulicher Unterstützung (Teilaufpflasterung ggf. in Kombination mit Fußgängerüberwegen). Ebenso gibt es konfliktfreie zeitliche Trennungen durch Lichtsignalanlagen oder räumliche Trennungen durch Unter-/Oberführungen [4].

Barrierefreiheit

"Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten haben unterschiedliche verkehrsbezogene Bedarfe", heißt es in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanalgen, H BVA 2011 [5]. Dabei sind Mobilitätsbehinderungen nicht zwangsläufig mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen verbunden ebenso wenig andersrum. Die Zielgruppe für barrierefreie Verkehrsanlagen ist breit gefächert: Körperlich eingeschränkte Personen, sehgeschädigte Personen, hörbehinderte Personen, sprachbehinderte Personen, Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychisch eingeschränkte Personen sowie im erweiterten Sinne reisebedingte Mobilitätsbehinderungen (Gepäck, Kinderwagen, Fahrrad, Einkäufe, werdende Mütter, stark Übergewichtige, Ortsunkundige, Personen mit temporären Einschränkungen und Sprachunkundige) sowie altersbedingte Mobilitätsbehinderungen bei Kleinkindern und älteren Personen sind im Zuge der Barrierefreiheit zu berücksichtigen [5]. Zur Gewährleistung einer Zugänglichkeit öffentlicher Räume für sämtliche Personengruppen sind Verkehrsanlagen stets barrierefrei herzustellen. Bei der Planung und Umgestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dieses besagt, dass mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) angesprochen werden soll.

Sehbehinderte und blinde Menschen benötigen eine taktile Bordsteinhöhe von mindestens 3 cm (besser 6 cm), um den Übergang auf die Straße zu erfassen. Für Rollstuhlfahrende oder Menschen mit Rollator hingegen sollte eine Nullabsenkung vorgesehen werden. An Querungsstellen ist daher die



Einrichtung von differenzierten Bordhöhen zu empfehlen. Zudem helfen farbliche Kontraste und Bodenindikatoren sehbehinderten Menschen dabei, sich im Straßenraum zu orientieren. Für in der Gehfähigkeit eingeschränkte Personen sind insbesondere höhengleiche Infrastruktureinrichtungen sowie angepasste Längs- und Querneigungen notwendig, um sich möglichst eigenständig im Straßenraum bewegen zu können.

Barrierefreiheit an Kreisverkehren

Kreisverkehre sind gemäß dem *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006* [6] innerhalb geschlossener Ortschaften mit Fußgängerüberwegen zu gestalten. Insbesondere für sehbehinderte Personen stellt die Querung eines Kreisverkehres eine Hürde dar, da herankommende Fahrzeuge und deren Fahrweg akustisch nur schwer erkennbar sind. Das *Handbuch Barrierefreiheit im Verkehrsraum 2012* [7] beschreibt die Anforderungen an einen Kreisverkehr mit barrierefreien Fußgängerüberwegen (Radverkehr auf der Fahrbahn) folgendermaßen:

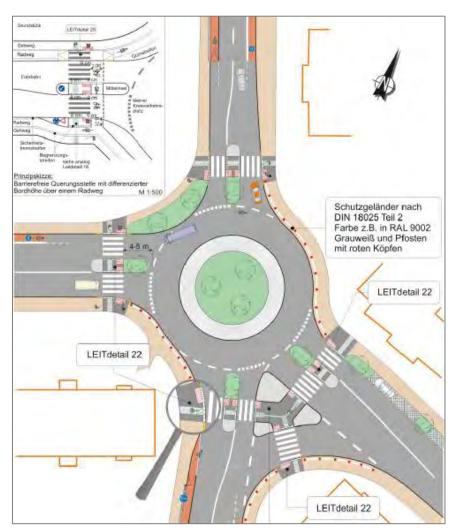


Abbildung 2.14: Barrierefreiheit Kreisverkehr gem. Handbuch Barrierefrei im Straßenraum [7]



2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Öffentliche Verkehrsmittel stellen neben der Mobilitätsgrundlage für bestimmte Nutzergruppen (z.B. Schulkinder und Personen ohne Zugang zu einem Pkw) auch eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Um die Nutzung dieses Verkehrsmittels zu erhöhen, ist aus Sicht der Nutzenden vor allem die Beförderungsqualität von Bedeutung, die über die grundsätzlichen Anforderungen des ÖPNV entscheidend beeinflusst werden kann:

kurze Reisezeit	gute	ute Erreichbarkeit der dichtes zeitliche Haltestellen Fahrplanangebo		
Störungs- und behinderungsfreie Beförderung		ganzheithiche destaltung des		Preis-Leistungs- Verhältnis
integrales Tarifsystem		Informations- und Serviceangebot		

Barrierefreie Haltestellen

Auf Bundesebene ist die Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV unter anderem im Personenbeförderungsgesetzt, PBefG 1990 [8] verankert. Die jeweiligen Aufgabenträger werden darin verpflichtet, in den Regionalen Nahverkehrsplänen "die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen" (PBefG, § 8 Abs. 3). Der von der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH entwickelte Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019 [9] bietet hierbei eine Hilfestellung für die gesetzlich geforderte Umsetzung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen.

Die folgende Grafik veranschaulicht die Gestaltung einer barrierefreien Bushaltestelle. Die Maße sind dabei an die Gegebenheiten vor Ort und die genutzten Bustypen anzupassen.



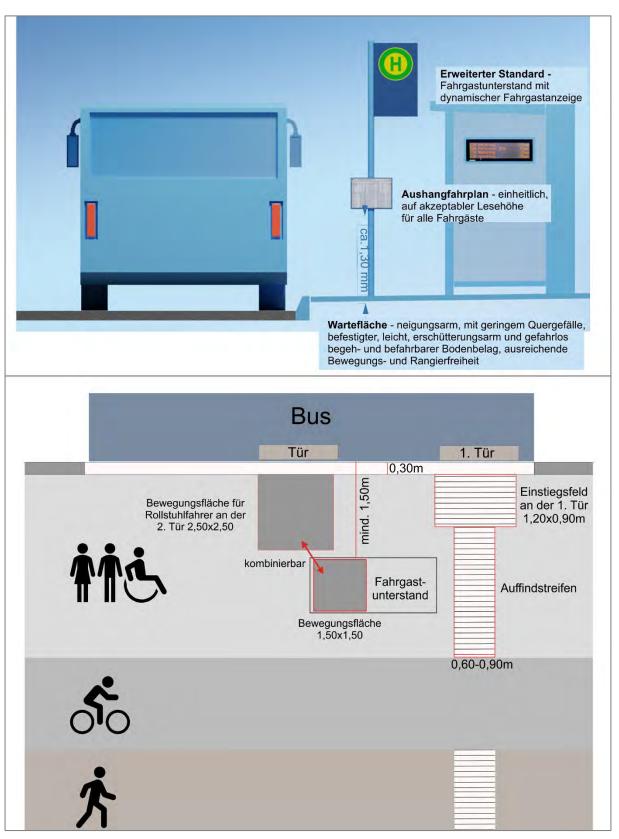


Abbildung 2.15: Mindeststandards nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein, 2019 [9]

Netzabdeckung und Angebotsstrategien im ÖPNV



Abbildung 2.16: Übersicht Angebotsformen im ÖPNV

Insbesondere ländliche Regionen stehen großen Herausforderungen Hinblick auf die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes. diesem Hintergrund hat das Angebotsportfolio im ÖPNV in den vergangenen Jahren weiterentwickelt. Mit unterschiedlichen Flexibilisierungsgraden, Organisations- und Betreiberkonzepten auf variierende Raum-Nachfragestrukturen reagiert werden. Ergänzend schließen integrierte Konzepte zunehmend auch alternative Angebote, sich zwischen Individualund öffentlichem Verkehr ansiedeln, ein.

2.6 Mobilitätsangebote

Mobilitätsstation

Multimodalität kann einen Beitrag zu klimaschonender, umweltfreundlicher und sozialer Mobilität leisten. Insofern ist ein verstärktes multimodales Mobilitätsverhalten möglichst vieler Nutzer im öffentlichen Interesse. "Multimodal" bedeutet, dass Nutzer je nach Weg, Wegezweck, Witterung etc. unterschiedliche und ggf. in Folge mehrere Verkehrsmittel nutzen und nicht nur auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind.

Ortsfeste Mobilitätsstationen bilden wichtige Orientierungspunkte für die Nutzerinnen und Nutzer bei der Organisation ihrer Mobilitätsketten. Sie vermitteln unter anderem die Sicherheit, dass dort Mobilitätsangebote stets verfügbar sind und ein Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten möglich ist.



Diese Stationen können neben Mobilitätsangeboten und -produkten auch Dienstleistungen und die entsprechenden Ausstattungselemente bündeln. Im Folgenden werden mögliche Bausteine einer Mobilitätsstation aufgeführt. Die Ausgestaltung und das Angebot werden maßgeblich durch die Lage im Raum sowie der Nachfrage bestimmt.

Mobilitätsangebote und	ÖPNV, Taxi, Ridesharing ¹ , Ridepooling ² , Carsharing, Bikesharing, B+R-	
-produkte	Anlagen, P+R-Anlagen,	
physische und digitale	Routing (dynamisch, on trip,), Informationen, Buchen / Reservieren,	
Dienstleistungen	Bezahlen, Navigation, Internetzugang, Einkaufen / Essen / Trinken,	
Ausstattungselemente	Infoscreen, Infoterminal, Ticketautomat, Wifi-Zugang, Schließfächer,	
	E-Lademöglichkeiten, Einstiegshilfen, Toiletten, Paketstation	

² Beförderungsdienstleistung; ein Fahrer nimmt auf Anfrage einen Fahrgast auf. Auf dem Weg zum Zielort werden weitere Fahrgäste aufgenommen, die eine ähnliche Route zum jeweiligen Ziel haben.



_

¹ Mitnahme von Personen durch Privatpersonen, vergleichbar zu Mobilitätsbänken

3 BESTANDSANALYSE

3.1 Stadt- und Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes umfasst den Innenstadtbereich der Stadt Tönning. Rund um den zentral gelegenen Marktplatz befinden sich die primär verkehrserzeugenden Einrichtungen der Nahversorgung sowie Dienstleistungsstandorte und Gastronomie. Darüber hinaus ist in der Randbebauung eine Wohnnutzung angesiedelt. Am Hafen der Stadt Tönning befindet sich überwiegend ein gastronomisches und touristisches Angebot in Form von Hotels, Ferienunterkünften sowie Ausflugszielen. Das übrige Untersuchungsgebiet in nördlicher Ausdehnung ist vornehmlich durch eine Wohnbebauung geprägt.

Die medizinische Versorgung ist überwiegend im Bereich des Marktplatzes sowie im ehemaligen Krankenhaus im Zuge der *Selckstraße (L 241)* angesiedelt.

Als Schulstandorte befinden sich im Untersuchungsgebiet die *Ostertor Grundschule* und die *Dänische Grundschule* mit angebundenem Kindergarten.

Die bedeutenden verkehrserzeugenden Einrichtungen sowie die Ausdehnung des Untersuchungsgebietes sind dem folgenden Übersichtslageplan zu entnehmen.

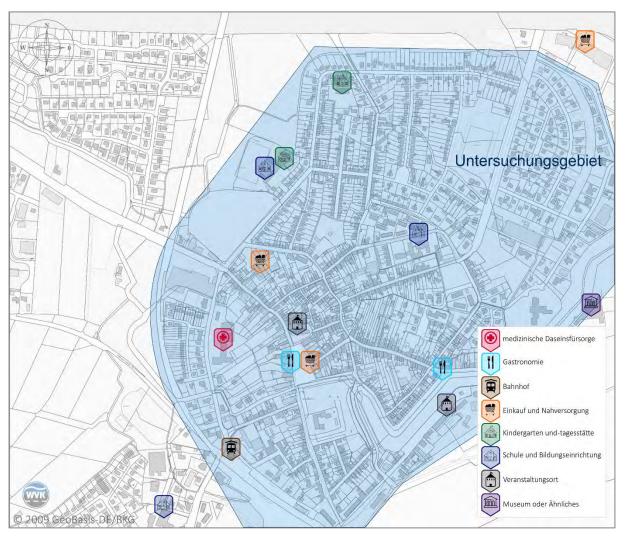


Abbildung 3.1: Verkehrserzeugende Einrichtungen im Untersuchungsgebiet

3.1.1 Tourismus

Der Tourismus ist für die Stadt Tönning von zentraler Bedeutung und ein charakterprägendes Element des Verkehrssystems und der Verkehrsnachfrage. Die aktuellen touristischen Sehenswürdigkeiten und Angebote befinden sich entlang der Achse vom *Multimar Wattforum* bis zum Strandbad. Das *Multimar Wattforum* wird jährlich von ca. 180.000 Besuchern frequentiert. Die Erschließung der Einrichtung erfolgt für den Besucherverkehr über die *Dithmarscher Straße*. Im Zuge der *Dithmarscher Straße* sind kostenlose Besucherparkplätze vorhanden, welche entsprechend im Straßennetz ausgewiesen sind. Unmittelbar am Hafen ist eine Stellplatzanlage für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitsnehmer des *Multimar Wattforums* angesiedelt, welche mit einer Schrankenanlage versehen ist.

Weitere touristische und kulturelle Einrichtungen sowie Freizeiteinrichtungen sind in dem gesamten Untersuchungsgebiet verteilt und umfassen zum Beispiel den Markplatz mit der angrenzenden St. Laurentius Kirche und den historischen Hafen mit dem Packhaus als Kultur- und Veranstaltungsort.



3.2 Lage im Raum und Erreichbarkeit

Die Stadt Tönning befindet sich auf der Halbinsel Eiderstedt im westlichen Schleswig-Holstein. Die verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz mit verbindender Funktion erfolgt über die Bundesstraße B 202, welche im östlichen Verlauf der Bundesstraße B 5 entspringt. Die Bundesstraße B 5 bildet den nördlichen Fortlauf der Bundesautobahn BAB 23 und gilt als eine wichtige Verkehrsachse in Nord-Süd-Ausrichtung innerhalb des Landes Schleswig-Holstein. Die Erschließung des Untersuchungsgebietes erfolgt zentral über die Achsen Friedrichstädter Chaussee im Nord-Osten und Gardinger Chaussee (L 241) im Westen.

Der Untersuchungsbereich verfügt über einen Bahnhof des Schienenpersonennahverkehres (SPNV), der in den Linienverlauf der Regionalbahn 64 eingebunden ist. Hier verkehren im einstündigen Takt Züge zwischen den Städten St. Peter Ording und Husum. Über den Bahnhof des Mittelzentrums Husum besteht unter anderem Anschluss an den schienengebundenen Fernverkehr.

Die Stadt Tönning im Allgemeinen und die Innenstadt im Speziellen sind über die *Alte Salzstraße* in das Radfernwegenetz des Landes Schleswig-Holstein eingebunden.

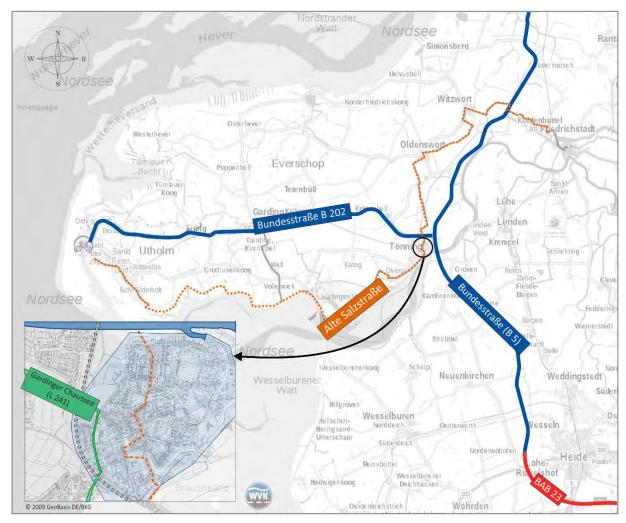


Abbildung 3.2: Äußere Erreichbarkeit der Stadt Tönning



3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

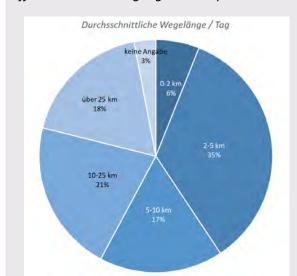
Ein Baustein der Bestandsanalyse ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Identifizierung von Defiziten und der Analyse von besonderem Bedarf hinsichtlich des Mobilitätsangebotes. Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkung der persönlichen Kontakte wurde diese Öffentlichkeitsbeteiligung online durchgeführt. Ein Videofilm der Bestandsanalyse lag dabei als Basis zugrunde und die Meinung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnte in Form eines Fragebogens abgefragt werden. Es wurde dabei auf unterschiedliche Themenbereiche wie beispielsweise das Mobilitätsverhalten, Kfz-Verkehr, Rad- und Fußverkehr sowie Mobilitätsangebote eingegangen. Die Antworten und Erkenntnisse aus dieser Befragung sind in die Bestands- und Defizitanalyse sowie die Erstellung der Maßnahmen eingeflossen.

3.4 Kfz-Verkehr

Die hauptsächlich genutzten Ein- und Ausfahrstraßen des Untersuchungsgebietes bilden die Straßenzüge Friedrichstädter Chaussee und Gardinger Chaussee (L 241). Ihnen ist ausgehend von der Lage im Netz eine verbindende bzw. anbindende Funktion zuzuschreiben. Die Knotenpunkte Selckstraße (L 241) / Johann-Adolf-Straße und Friedrichstädter Chaussee / Zubringer B 202 stellen die Haupteinspeisungspunkte des Untersuchungsgebietes dar.

Das untergeordnete innerstädtische Straßennetz des Untersuchungsgebietes übernimmt größtenteils eine Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Vereinzelt lassen sich Straßenzüge identifizieren, die aufgrund ihrer Lage im Netz eine Sammelfunktion innehaben. Aufgrund der historischen Prägung des innerstädtischen Bereiches weist das erschließende Straßenverkehrsnetz oftmals schmale Querschnitte auf.

Signifikante Durchgangsverkehre lassen sich im Untersuchungsgebiet nicht verzeichnen. Die Abwicklung von Durchgangsverkehren ist lediglich über die *Landstraße L 241* mit den Straßenzügen *Gardinger Chaussee, Selckstraße* und *Badallee* zu unterstellen, da hierüber weitere Gemeinden und touristische Orte westlich des Untersuchungsgebietes erschlossen werden.



■ 0-2 km ■ 2-5 km ■ 5-10 km ■ 10-25 km ■ über 25 km ■ keine Angabe

Öffentlichkeitsbeteiligung - Schwerpunkt Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden

- 41 % der Befragten legen pro Tag weniger als
 5 km zurück optimale Radverkehrsentfernung
- Pro Tag legen die Befragten durchschnittlich etwa genauso viele Wege mit dem Auto zurück, wie sie zu Fuß gehen (1,7)
- Das Fahrrad wird im Durchschnitt über alle Befragten für nur einen Weg/Tag genutzt
- Der Anteil des ÖPNV fällt sehr gering aus

3.4.1 Straßenzüge

Die Straßenzüge der Innenstadt von Tönning können grob in drei Kategorien unterteilt werden. Im Bereich des historischen Stadtmittelpunktes mit dem Markplatz und dem Hafen sind die Straßenzüge sehr schmal, die Gehwege für heutige Vorstellungen unterdimensioniert und die Bebauung direkt an den Straßenraum angrenzend. Da die Wohn- und Geschäftsbebauung häufig nicht über eine Stellplatzanlage verfügt, findet der ruhende Verkehr im öffentlichen Straßenraum statt. Im nördlichen Untersuchungsgebiet befindet sich reine Wohnbebauung in Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern. Der Straßenraum ist hier größer dimensioniert und durch die Einzelhausbebauung mit Vorgärten entsteht ein deutlicher Unterschied zu den Straßenzügen der historischen Innenstadt. Aufgrund der größeren Grundstücke findet der ruhende Verkehr hier häufig auf den Privatgrundstücken statt, sodass der öffentliche Verkehrsraum überwiegend freigehalten wird. Alle Straßenzüge dieser ersten beiden Kategorien sind in eine Tempo 30-Zone eingebunden. Die dritte Kategorie umfasst die Sammelstraßen der Stadt, die Verkehre aus unterschiedlichen Nutzungen bündelt und mit vergleichsweise breiten Querschnitten führt. Der Begegnungsfall Lkw / Lkw ist hier häufig möglich und die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die **Anlage 1** dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes umfasst Straßenraumsteckbriefe für alle maßgebenden Straßenzüge innerhalb des Betrachtungsgebietes, in denen die grundlegenden Parameter zur verkehrsplanerischen Betrachtung einbezogen sind.

3.4.2 Kfz-Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens im Planungsraum wurden am Donnerstag, den 30. Juli 2020 und 10. September 2020 durch die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

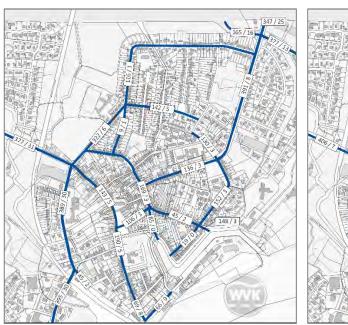


videoautomatische Verkehrserhebungen gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 12* [10] an neun relevanten Knotenpunkten in der Stadt Tönning durchgeführt.

Der erste Erhebungszeitraum am 30. Juli 2020 fand unter Einfluss touristischer Verkehre statt. Zu diesem Zeitpunkt verzeichneten sämtliche Bundesländer bereits den Beginn der Sommerferien, sodass von einer erhöhten Verkehrsnachfrage ausgegangen werden kann.

Innerhalb des zweiten Erhebungszeitraumes am 10. September 2020 befand sich lediglich der Schulbetrieb im Bundesland Baden-Württemberg noch in den Sommerferien, sodass ein geringerer touristischer Einfluss auf die Verkehrsnachfrage unterstellt werden kann.

In den nachfolgenden Abbildungen sind jeweils die vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenbelastungen im fließenden Kfz-Verkehr in den erhobenen Straßenzügen dargestellt. Die für die Verkehrsplanung relevante Bemessungsverkehrsstärke beschreibt die Spitzenstunde eines Normalwerktages³. Aufgrund der touristischen Ausrichtung der Stadt Tönning ist es ratsam, bei der Betrachtung des bestehenden Verkehrsnetzes die touristischen Verkehre zu berücksichtigen. Eine größere Darstellung sowie die Knotenstrompläne der erhobenen Knotenpunkte für den Erhebungszeitraum und die Spitzenstunden sind der Ausarbeitung im **Anlage 2** beigefügt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke fällt sowohl innerhalb der touristischen als auch außerhalb der touristischen Saison in den Zeitraum der nachmittäglichen Spitzenbelastung.



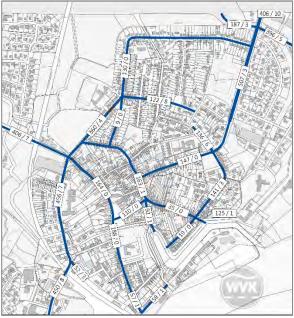
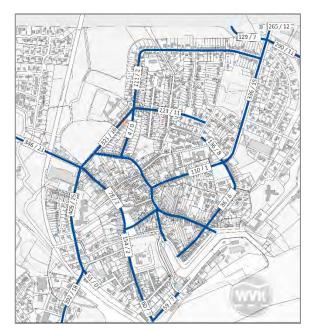


Abbildung 3.3: Verkehrserhebung innerhalb der touristischen Saison in Kfz/h davon SV/h (links: vormittägliche Spitzenstunde und rechts: nachmittägliche Spitzenstunde)

³ Ein Normalwerktag fällt auf einen Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag in der Sommerzeit, d.h. von Ende März bis Ende Oktober. Ein Normalwerktag liegt nicht vor, wenn es sich dabei um Ferien- oder Feiertage, Tage vor einem Ferien- oder Feiertag, Brückentage und Tage mit erwarteten extrem hohen Belastungsspitzen auf Grund von Sonderereignissen handelt.



_



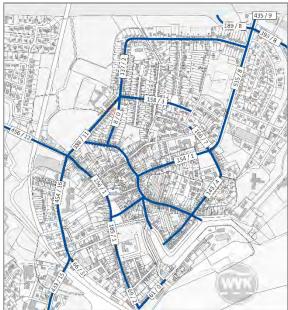


Abbildung 3.4: Verkehrserhebung außerhalb der touristischen Saison in Kfz/h davon SV/h (links: vormittägliche Spitzenstunde und rechts: nachmittägliche Spitzenstunde)

Bei der Gegenüberstellung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken der Erhebungen im Juli und im September zeigt sich kein signifikanter Unterschied in den erhobenen Verkehrsmengen.

Als möglicher Grund für das vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen außerhalb der Feriensaison lässt sich die im Erhebungszeitraum vorherrschende Pandemie heranziehen. Die Corona-Pandemie führte unter anderem zu einer Verlagerung des Reiseverhaltens. Gemäß Studien erfuhr der sog. Heimaturlaub einen signifikanten Aufschwung, welcher sich auch außerhalb der Schulferien auf die Stadt Tönning ausgewirkt haben könnte.

Das erhöhte Verkaufsaufkommen hat keinen Einfluss auf die Erstellung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes. Maßnahmen, die ausgehend von der Kfz-Verkehrsbelastung entwickelt werden, richten sich nach der maßgebenden stündlichen Kfz-Verkehrsstärke unter touristischen Einflüssen. Da die verkehrlichen Probleme (bspw. negative Parkraumbilanz, Störungen und Verzögerungen des Verkehrsablaufes, etc.) maßgeblich aufgrund des touristisch bedingt erhöhten Verkehrsaufkommens auftreten, ist es in Anbetracht einer zielführenden Maßnahmenentwicklung zweckmäßig diese zu Grunde zu legen.

Öffentlichkeitsbeteiligung – Schwerpunkt Kfz-Verkehr

zu große Entfernung

Hauptgründe zur Nutzung des Pkw:

- Zeitersparnis
- Transport von Gütern
- Flexibilität



Gründe, um auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen

- Umweltbewusstsein
- sichere Radverkehrsführung
- dichterer Takt und kürzere Fahrzeiten im ÖPNV

3.4.3 Verkehrsregelungen und Wegweisung

Überwiegend ist das Straßenverkehrsnetz innerhalb des innerstädtischen Bereiches der Stadt Tönning als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die sich aus der Anordnung einer Tempo-30-Zone nach *StVO* [2] ergebenden Rahmenbedingungen der Verkehrsführung sind im Folgenden genannt:

Tempo-30-Zone gem. VwV-StVO [11]

- grundsätzliche Vorfahrtregelung Rechts-vor-links
- Ausnahme Verkehrszeichen 301 StVO (Vorfahrt), »wenn die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung einer Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern«
- keine Anordnung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen
- keine Markierung von Schutzstreifen
- keine Anordnung von Fußgängerüberwegen oder signalisierten Querungsanlagen
- Bestandsschutz für bestehende Signalanlagen, die bereits vor Anordnung der Tempo-30-Zone aufgestellt wurden

In Abbildung 3.5 sind die grundsätzlichen Verkehrsregelungen im Untersuchungsgebiet für den fließenden Kfz-Verkehr dargestellt. Die Straßenzüge Kaspar-Hoyer-Straße, Norderstraße, Neustraße, An der Bootfahrt, Schleusenstraße zwischen Am Hafen und Neustadt, Neustadt zwischen Kattrepel und Fischerstraße sowie Fischerstraße zwischen Am Hafen und Neustadt sind als Einbahnstraßen ausgewiesen.



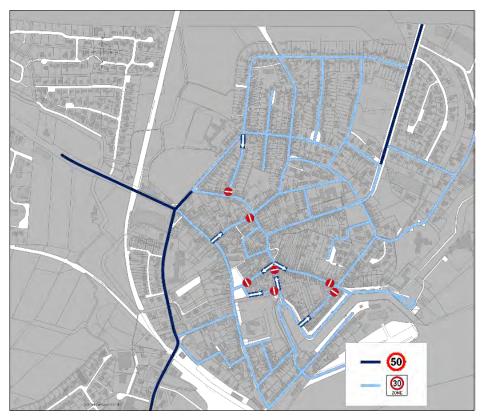


Abbildung 3.5: Verkehrsregelungen des fließenden Kfz-Verkehrs

Seit 1998 gibt es für die Stadt Tönning ein einheitliches Konzept zur innerörtlichen Wegweisung. Dieses Konzept wurde im Laufe der Zeit stetig erweitert und umfasst mittlerweile etwa 50 Ziele mit etwa 100 Schildern. Im Rahmen der innerörtlichen Wegweisung werden folgende Ziele ausgewiesen:

Tabelle 3.1: Übersicht wegweisende Beschilderung

	Wegweisende Beschilderung Tönning	Anzahl
		Wegweiser
	Leitziele	
1	Multimar Wattforum	13
2	Stadtmitte	11
3	Historischer Hafen	10
4	Jugendherberge	6
	Öffentliche Einrichtungen	
5	Busparkplätze	4
6	Ausflugsschifffahrt	3
7	Stadtbücherei	2
8	Meerwasser-Freibad	1
9	Jugendzentrum/Sauna	1
10	Stadt-/Sporthalle	1
11	Sport-Stadion	1
12	Wasser- und Schifffahrtsamt	1
13	WSA-Tonnenhof	1



15 Skipperhuset 1 Gastronomische Betriebe 1 16 Hotel Eiderkrog 1 17 Strandhotel Fernsicht 1 18 Sommercafé 1 19 Windrose 1 20 Tönner Stuv 1 21 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Kö 1 28 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1	14	Hafenmeister	1			
16 Hotel Eiderkrog 1 17 Strandhotel Fernsicht 1 18 Sommercafé 1 19 Windrose 1 20 Tönner Stuv 1 21 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kô 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1<	15	Skipperhuset	1			
17 Strandhotel Fernsicht 1 18 Sommercafé 1 19 Windrose 1 20 Tönner Stuv 1 1 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Apanorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 44 Mama Mia 1 45 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 49 Camping Eiderblick 1 <tr< td=""><td></td><td colspan="4"></td></tr<>						
17 Strandhotel Fernsicht 1 18 Sommercafé 1 19 Windrose 1 20 Tönner Stuv 1 1 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Apanorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 44 Mama Mia 1 45 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 49 Camping Eiderblick 1 <tr< td=""><td>16</td><td colspan="5"></td></tr<>	16					
19 Windrose 1 20 Tönner Stuv 1 21 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kô 1 9 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Moram Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 41 Packhaus 3 Eink	17	Strandhotel Fernsicht	1			
20 Tönner Stuv 1 21 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 3 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 40 Camping Eiderblick 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet Ost 1	18	Sommercafé	1			
21 Fischerhütte 1 22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Ronorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Eiderblick 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet W	19	Windrose	1			
22 Hotel Miramar 1 23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 3 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Mingolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Eiderblick 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einr	20	Tönner Stuv	1			
23 Hotel Nordfriesland 1 24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 9 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Eiderblick 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Eirrichtungen mit Sonderstellung 3	21	Fischerhütte	1			
24 Raststätte Kreuz 1 25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lillenhof 1 Historische Stätten 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet West 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3	22	Hotel Miramar	1			
25 Eiscafé Venezia 1 26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 Katinger Watt 1 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Eilienhof 1 Historische Stätten 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet West 1 43 Gewerbegebiet West 1 <t< td=""><td>23</td><td>Hotel Nordfriesland</td><td>1</td></t<>	23	Hotel Nordfriesland	1			
26 Jever Deel 1 27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lillenhof 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1	24	Raststätte Kreuz	1			
27 Café Panorama 1 28 Café Kö 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 1 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 1 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	25	Eiscafé Venezia	1			
28 Café Kô 1 29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 5 Sonstige Einrichtungen 1 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48	26	Jever Deel	1			
29 Goldener Anker 1 30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	27	Café Panorama	1			
30 Hafenblick 1 31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lillenhof 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 3 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 5 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	28	Café Kö	1			
31 Hotel Godewind 1 32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lillenhof 1 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 3 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 3 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	29	Goldener Anker	1			
32 Roter Hahn 1 33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 3 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 45 Nationalparkamt 3 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	30	Hafenblick	1			
33 Landschaftliches Haus 1 34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt	31	Hotel Godewind	1			
34 Mama Mia 1 Die "grüne Lunge" der Stadt 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 1 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	32	Roter Hahn	1			
Die "grüne Lunge" der Stadt 35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 36 Katinger Watt 17 Badestrand 37 Badestrand 38 Minigolf/Tennisplätze 19 Camping Eiderblick 10 Camping Lilienhof 10 Historische Stätten 41 Packhaus 41 Packhaus 42 Gewerbegebiet Ost 43 Gewerbegebiet West 43 Gewerbegebiet West 44 Kreiskrankenhaus 45 Nationalparkamt 46 Haus Eiderente 46 Haus Eiderente 47 Sterling SIHI 48 Paul-Gerhardt-Haus 3 3 3 3 3 3 45 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 3 3 45 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 3 46 Haus Eiderente 47 Sterling SIHI 48 Paul-Gerhardt-Haus 3	33	Landschaftliches Haus	1			
35 Schlossgarten (mit WC und Polizei) 3 36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 3 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 3 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 1 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	34	Mama Mia	1			
36 Katinger Watt 1 37 Badestrand 1 38 Minigolf/Tennisplätze 1 39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 1 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1		Die "grüne Lunge" der Stadt				
37Badestrand138Minigolf/Tennisplätze139Camping Eiderblick140Camping Lilienhof1Historische Stätten41Packhaus3Einkaufen auf der "grünen Wiese"142Gewerbegebiet Ost143Gewerbegebiet West1Einrichtungen mit Sonderstellung344Kreiskrankenhaus345Nationalparkamt3Sonstige Einrichtungen446Haus Eiderente147Sterling SIHI148Paul-Gerhardt-Haus1	35	Schlossgarten (mit WC und Polizei)	3			
38Minigolf/Tennisplätze139Camping Eiderblick140Camping Lilienhof1Historische Stätten41Packhaus3Einkaufen auf der "grünen Wiese"42Gewerbegebiet Ost143Gewerbegebiet West1Einrichtungen mit Sonderstellung44Kreiskrankenhaus345Nationalparkamt3Sonstige Einrichtungen46Haus Eiderente147Sterling SIHI148Paul-Gerhardt-Haus1	36	Katinger Watt	1			
39 Camping Eiderblick 1 40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	37	Badestrand	1			
40 Camping Lilienhof 1 Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	38	Minigolf/Tennisplätze	1			
Historische Stätten 41 Packhaus 3 Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	39	Camping Eiderblick	1			
41Packhaus3Einkaufen auf der "grünen Wiese"42Gewerbegebiet Ost143Gewerbegebiet West1Einrichtungen mit Sonderstellung44Kreiskrankenhaus345Nationalparkamt3Sonstige Einrichtungen146Haus Eiderente147Sterling SIHI148Paul-Gerhardt-Haus1	40	Camping Lilienhof	1			
Einkaufen auf der "grünen Wiese" 42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1		<u> </u>				
42 Gewerbegebiet Ost 1 43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	41	Packhaus	3			
43 Gewerbegebiet West 1 Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1		Einkaufen auf der "grünen Wiese"				
Einrichtungen mit Sonderstellung 44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	42	Gewerbegebiet Ost	1			
44 Kreiskrankenhaus 3 45 Nationalparkamt 3 Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	43	Gewerbegebiet West	1			
45Nationalparkamt3Sonstige Einrichtungen46Haus Eiderente147Sterling SIHI148Paul-Gerhardt-Haus1						
Sonstige Einrichtungen 46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	44	Kreiskrankenhaus	3			
46 Haus Eiderente 1 47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1	45	Nationalparkamt	3			
47 Sterling SIHI 1 48 Paul-Gerhardt-Haus 1						
48 Paul-Gerhardt-Haus 1	46	Haus Eiderente	1			
	47	Sterling SIHI	1			
Constant 00	48	Paul-Gerhardt-Haus	1			
Gesamt 98		Gesamt	98			



3.4.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumangebot

Anlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr auf Privatgrundstücken stehen an den relevanten verkehrserzeugenden Einrichtungen im Untersuchungsgebiet nur teilweise zur Verfügung. Im öffentlichen Raum bilden das zentrale Parkraumangebot die Fläche des Marktplatzes sowie der Straßenzug *Am Hafen* entlang des historischen Hafens der Stadt Tönning. Darüber hinaus dienen die Fahrbahnränder und Parkbuchten der im Untersuchungsgebiet befindlichen Straßenzüge als Flächen für ruhenden Kfz-Verkehr.

Aufgrund der historischen Prägung des Untersuchungsraumes stehen auch für Wohnnutzung oftmals auf privatem Grund keine ausreichenden Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung, sodass Fahrzeuge überwiegend im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Dieser Umstand gilt analog für den Pendlerverkehr mit Arbeitsstätte innerhalb des historisch geprägten Stadtkerns. Verkehrsbeobachtungen zeigten auf, dass sich hierdurch in einigen Straßenzügen konfliktbehaftete Situationen zwischen ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr sowie dem Radverkehr einstellen.

Der Großteil des zentral gelegenen Marktplatzes wird als kostenpflichtiger Parkplatz genutzt. Neben dem Marktplatz erfahren die Parkflächen entlang der Straße *Am Hafen* und *Schleusenstraße* im Abschnitt zwischen *Am Hafen* und *Deichstraße* eine Bewirtschaftung. Für die bewirtschafteten Parkflächen können Anwohnerinnen und Anwohner sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitsnehmer, deren Arbeitsplatz sich im Hafenbereich oder am Marktplatz befindet, Dauerparkberechtigungen beantragen. Eine Verortung der bewirtschafteten Parkflächen im Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 3.6 dargestellt. Die Höhe der Parkgebühren richtet sich nach den Angaben der *Stadtverordnung über Stadtgebühren in der Stadt Tönning* [12] mit Stand vom 22. Mai 2012.

»Auf Parkplätzen mit Parkscheinautomaten wird vom Montag bis Samstag in der Zeit von 08.00 bis 18.00 Uhr sowie am Sonntag in der Zeit von 12.00 bis 18.00 Uhr eine Parkgebühr erhoben. Die Parkgebühr beträgt je angefangene 30 Minuten 0,25 Euro.«



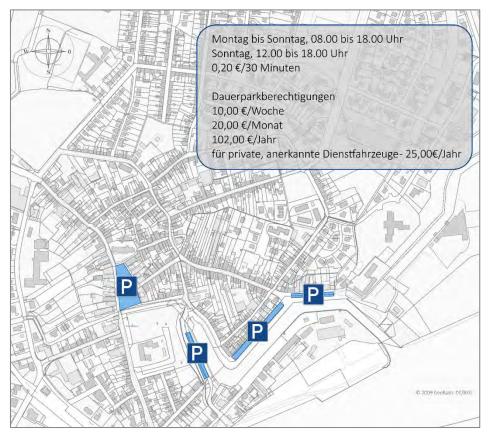


Abbildung 3.6: Parkraumbewirtschaftung

Am Bahnhof ist ein reduziertes kostenfreies Parkraumangebot verortet. Stark verkehrserzeugende Einrichtungen wie beispielsweise das Nahversorgungszentrum im Zuge der *Dithmarscher Straße* oder das Informationszentrum *Multimar Wattforum* weisen ein ausreichendes Stellplatzangebot auf Privatgrund auf.

Parkraumnachfrage

Parallel zu der Verkehrserhebung des fließenden Kfz-Verkehres wurde eine Erhebung des ruhenden Verkehres in den Straßenzügen des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Dabei wurde sowohl die Anzahl der parkenden Fahrzeuge erfasst, als auch die Parkdauer.

Die folgende Grafik veranschaulicht die Parkraumauslastung in den betreffenden Straßenzügen als Mittelwert über den Tagesverlauf. Die fehlenden Abstellmöglichkeiten des privaten Pkw sowie das geringe Angebot an Parkplatzanlagen im Innenstadtbereich spiegeln sich in der Auswertung wieder.

Der überwiegende Anteil der am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeuge im Streckennetz besteht aus Langzeit- und Dauerparker mit einer Parkzeit von mehr als sechs Stunden. In den Straßenzügen Westerstraße und Neustraße sind hingegen überwiegend (Ultra)Kurz- und Mittelzeitparker zu finden, die nur einen kurzen Aufenthalt in der Innenstadt beabsichtigen. Der Marktplatz sowie die Parkplatzflächen rund um den Hafen werden sowohl von Kurz- und Mittelzeitparkern, als auch von Langzeit- und Dauerparkern genutzt.



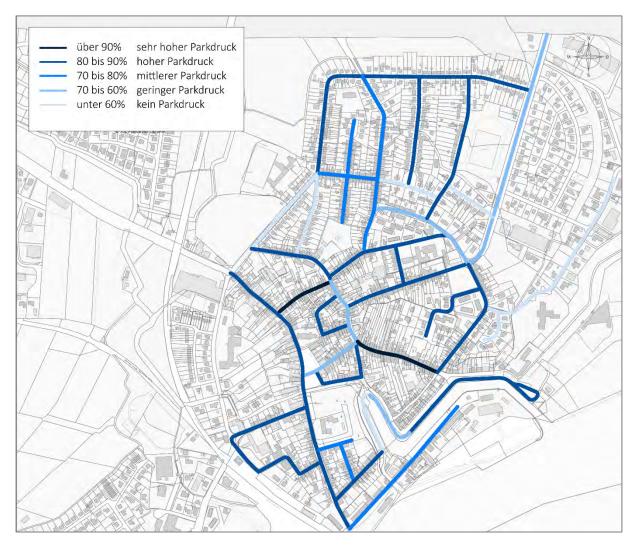


Abbildung 3.7: Darstellung Parkraumauslastung



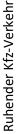
Stärken und Potentiale

zentrale Parkflächen werden bereits bewirtschaftet

erhobene Parkraumgebühr "erschwinglich"
stark verkehrserzeugende Einrichtungen, wie
das Informationszentrum *Multimar Wattforum*, weisen Stellplatzanlagen auf

Schwächen und Risiken

zentralisiertes Parkraumangebot auf dem Marktplatz führt zu Nutzungskonflikten hoher Anteil von Dauerparkern und Pendlern Ausweisung des Parkraumes im Straßennetz kaum Potentialflächen für die Entwicklung eines zentralen Parkraumangebotes innerhalb des Untersuchungsgebietes



Öffentlichkeitsbeteiligung – Schwerpunkt ruhender Verkehr

- Die Parkplatzsituation in der Innenstadt wird von vielen Teilnehmenden als nicht ausreichend wahrgenommen.

- Im Bahnhofsumfeld wird eine Erhöhung des Parkraumangebotes vorgeschlagen.
- Jeder zweite Teilnehmende befürwortet eine teilweise Entlastung des Markplatzes von ruhendem Verkehr.
- Als alternative Parkmöglichkeiten werden hauptsächlich das Bahnhofsumfeld und der Hafenbereich (Multimar und Eiderkaje) benannt.

3.5 Radverkehr

Die Radverkehrsführung erfolgt im Untersuchungsgebiet größtenteils im Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot. Diese Führungsform entspricht hinsichtlich der nahezu flächendeckenden Ausweisung als Tempo 30-Zone den Vorgaben der *Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, VwV-StVO* [11].

Entlang der östlichen Zufahrtsstraße *Friedrichstädter Chaussee* ist im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten *Friedrichstädter Chaussee / Zubringer B 202* und *Friedrichstädter Chaussee / Nordmarkstraße* der Gehweg über das Zusatzzeichen 1022-10 "Radverkehr frei" richtungstreu freigegeben.

In der *Gardinger Chaussee (L 241)* wird der Radverkehr östlich der Fahrbahn zwischen der *Paul-Dölz-Straße* und dem Kreisverkehr auf einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Westlich der Fahrbahn besteht ein Gehweg – Radverkehr frei ebenfalls im Zweirichtungsverkehr. Eine intuitive und verkehrssichere Führung mit der Möglichkeit die Fahrbahn als Radfahrender zu benutzen ist somit nicht gegeben.

Die *Selkstraße (L 241)* ist mit einer Führung des Radverkehres auf der Fahrbahn und einer einseitigen Freigabe des Seitenraumes für den Radverkehr in Fahrtrichtung Norden ausgewiesen.



Die gesondert ausgewiesene Radverkehrsführung in den Straßenzügen ist in der folgenden Abbildung 3.8 dargestellt.

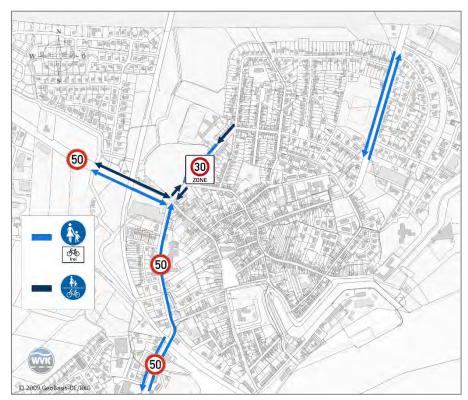


Abbildung 3.8: Ausgewiesene Radverkehrsführung im Straßennetz

Im Untersuchungsgebiet stehen am Marktplatz öffentliche Radabstellanlagen zur Verfügung. Hinsichtlich der Anzahl sowie deren Ausgestaltung und Qualität weist das Untersuchungsgebiet Lücken auf. Überwiegend lassen sich im öffentlichen Raum einfache Vorderradhalter finden (siehe Abbildung 3.9). Umgangssprachlich werden diese aufgrund ihrer Beschaffenheit auch als »Felgenkiller« bezeichnet. Da sie den abgestellten Fahrrädern zum Teil unzureichenden Halt bieten, kann es dazu führen, dass abgestellte Fahrräder umfallen und die Felge durch den Halter beschädigt wird. Darüber hinaus besteht bei Vorderradhaltern lediglich die Möglichkeit das Vorderrad mit einem Schloss zu sichern. Gemäß den allgemeinen Anforderungen an Radabstellanlagen [3] ist dies hinsichtlich der Diebstahlsicherung als unzureichend zu bewerten.

Am Bahnhof stehen vergleichbare Anlagen auf dem Grundstück der Deutschen Bahn AG zur Verfügung. Ein Witterungsschutz ist ebenso wie bei den Abstellmöglichkeiten am Marktplatz nicht vorhanden. Beobachtungen zu Folge besteht am Bahnhof eine hohe Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Am historischen Hafen sind derzeit keine öffentlichen Radabstellmöglichkeiten verortet. Auch der gastronomische Besatz stellt lediglich vereinzelt Radabstellanlagen in Form von Vorderradhaltern für hauseigene Gäste bereit.

Die folgende Abbildung veranschaulicht ein ausgewähltes Angebot öffentlicher und privater Radabstellanlagen sowie deren Verortung im Untersuchungsgebiet.



Abbildung 3.9: Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet



Stärken und Potentiale

radverkehrsfreundliche Ausgangsbedingungen (Topographie)

Einbindung der Stadt Tönning in das überregionale Radwegenetz

Radverkehrsführung im Mischprinzip auf der Fahrbahn im Sinne der StVO [2]

geringes Unfallgeschehen

insb. in den Sommermonaten wird die Stadt Tönning stark vom Radverkehr frequentiert

Schwächen und Risiken

Freigabe der Seitenräume bei teilweise unzureichend dimensionierten Gehwegen

unfallträchtige und unkomfortable Oberflächenbefestigung führt dazu, dass Radfahrende ordnungswidrig im Seitenraum fahren

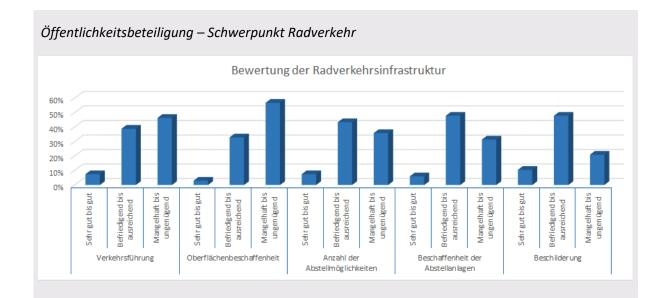
teilweise unzureichende Sichtbeziehungen aufgrund der dichten Bebauung

schmale Fahrbahnen und Fahrbahnrandparken können zu konfliktbehafteten Begegnungsfällen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr führen

geringes bzw. fehlendes Angebot an Radabstellanlagen insb. an wichtigen Zielen und Quellen

Radverkehrswegweisung





- Besonders negativ werden die Verkehrsführung und die Oberflächenbeschaffenheit angegeben.
- Zu der Verkehrsführung werden vorwiegend fehlende Radwege bemängelt.
- Außerdem führen ein zu hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, schlechte Einsehbarkeiten an Kreuzungen sowie parkende Fahrzeug zu Konflikten.

Anregungen zur Veränderung der Infrastruktur:

- Veränderung der Oberflächenbeschaffenheit
- Ladeinfrastruktur erweitern
- Änderung der Abstellanlagen
- Leihangebot etablieren
- Verbesserung der Führung

3.6 Fußverkehr

Durch die relativ hohe Dichte des Stadtgebietes bietet Tönning gute Voraussetzungen, die oftmals kurzen Wege zu Fuß zurückzulegen. Die wichtigsten öffentlichen und touristischen Einrichtungen bzw. Ziele befinden sich in zentraler Lage und liegen entsprechend im Einzugsbereich des Fußverkehrs. Aufgrund des historischen Grundrisses und der schmalen Straßenraumquerschnitte stehen teilweise unterdimensionierte Fußverkehrsflächen in Form von straßenbegleitenden Gehwegen zur Verfügung. Insbesondere im Begegnungsfall zweier Zufußgehender ist ein Ausweichen auf die Fahrbahn mitunter unabdingbar. Bauliche Querungshilfen wie Aufpflasterungen, Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume sind zum Teil ohne Bevorrechtigung des Fußverkehres in den Straßenzügen des Untersuchungsgebietes angelegt.



+ Stärken und Potentiale

Schwächen und Risiken

-

Fußverkehr

aufgrund kurzer Wege gute
Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr
attraktive Wegeverbindungen

Nutzungskonflikte mit Radfahrenden durch gemeinsame Führung und ordnungswidriges Nutzen von Fußverkehrsflächen durch Radfahrende

unterdimensionierte Gehwegbreiten punktuelle Barrieren

Bedingungen für Sehbehinderte (fehlendes Ansprechen des Zwei-Sinne-Prinzips)

Öffentlichkeitsbeteiligung – Schwerpunkt Fußverkehr

 Die fehlende Barrierefreiheit, insbesondere in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit, wird als Problem im Innenstadtbereich benannt.

3.7 Unfallanalyse

Die Registrierung von Unfallpunkten liefert wichtige Hinweise auf Defizite im bestehenden Streckennetz. Sie stellt somit eine bedeutende Grundlage bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und Straßenabschnitten dar. Aus der Bewertung von Defiziten lassen sich wiederum Maßnahmen baulicher sowie verkehrsrechtlicher Art herleiten, die der Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmender dienen sollen.

Die Kartierung von Unfällen erfolgt durch die Statistischen Ämter des Bundes und der Länder [13]. Registriert werden alle Unfälle mit Personenschaden, bei denen die Polizei hinzugezogen wurde. Die tatsächlichen Unfallzahlen liegen demzufolge höher. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die wichtigsten Unfallhäufungsstellen durch die Daten bekannt sind, da zu erwarten ist, dass sich meldepflichtige und nicht meldepflichtige Unfälle an den gleichen Punkten im Straßennetz ereignen.

Die Gesamtzahlen der registrierten Unfälle beträgt im Untersuchungszeitraum von 2016 bis 2019 19 Unfälle (5 Unfälle 2016; 0 Unfälle 2017; 8 Unfälle 2018; 6 Unfälle 2019). Aus der Anzahl der Unfälle lässt sich kein eindeutiger Trend ablesen, jedoch zeigt sich ein verhältnismäßig geringes Unfallgeschehen.

Der Anteil der Unfälle mit Fahrradbeteiligung beträgt mit 10 Unfällen in den betrachteten vier Jahren ca. 52 %. Dabei ist auch hier kein signifikanter Trend zu verzeichnen (4 Unfälle 2016; 0 Unfälle 2017; 4 Unfälle 2018; 2 Unfälle 2019).



Der Anteil der Unfälle mit einer Beteiligung von Zufußgehenden beträgt 1 Unfall in den vier Jahren und ist als äußerst gering zu bewerten.

Unfallhäufungsstellen werden bundeseinheitlich definiert. Eine Unfallhäufungsstelle liegt beispielsweise dann vor, wenn sich fünf Unfälle mit Personenschaden in 36 Monaten an einem Knotenpunkt oder einer definierten Strecke ereignen [14].

Als Unfallhäufungsstellen traten keine Knotenpunkte bzw. Bereiche im Untersuchungsgebiet in Erscheinung.



Abbildung 3.10: Übersicht Unfallorte im Zeitraum von 2016 bis 2019 [13]

3.8 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Untersuchungsgebiet wird über den Bahnhof Tönning an den schienengebundenen Personennahverkehr angeschlossen. Der als Kopfbahnhof ausgestaltete Haltepunkt wird in einem einstündigen Takt von der Regionalbahnlinie 64 sowohl in Richtung des Unterzentrums St. Peter-Ording als auch in Richtung des Mittelzentrums Husum bedient.

Die Bedienung des Stadtgebietes mit dem Linienbusverkehr gestaltet sich durch vier Buslinien, die in ihrem Linienverlauf hinsichtlich des Untersuchungsgebietes als Durchmesserlinien konzipiert sind:

- 1076 Schule am Ostertor Tönning Garding Bahnhof
- 1077 Husum ZOB Ringstraße Tönning
- 1099 Helgoland Kai Büsum Husum
- 2614 Bahnhof Tönning Heide ZOB

Die Buslinien sind, wie in ländlichen Bereichen üblich, primär auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. So verkehrt die Buslinie 1076 von Garding nach Tönning zwischen 07.00 bis 08.00 Uhr mit vier Ankünften in Tönning und einer weiteren Ankunft zwischen 12.00 und 13.00 Uhr. In der Gegenrichtung erfolgt morgens zwischen 07.00 und 08.00 Uhr eine Abfahrt in Richtung Garding. Zur nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit finden vier Abfahrten in Richtung Garding statt.

Eine Fahrradmitnahme ist gegen Zahlung eines Entgeltes bei ausreichendem Platzangebot grundsätzlich zu jeder Zeit möglich.

Erweitert wird das klassische Linienbusangebot durch einen Rufbus, der als Netzergänzung in dem Landkreis Nordfriesland eingesetzt wird. Tönning ist hierbei in das Rufbusgebiet Eiderstedt eingebunden. Die Abbildung 3.11 zeigt als Auszug aus dem derzeit gültigen Fahrplanheft des Rufbusses Nordfriesland das Bediengebiet Eiderstedt [15].

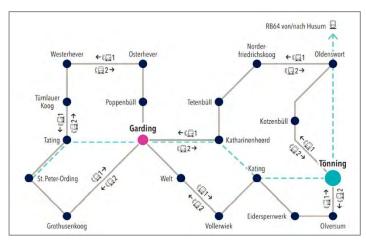


Abbildung 3.11: Bediengebiet Eiderstedt

Der Rufbus verkehrt täglich zwischen 19.00 Uhr in einem 09.00 und zweistündigen Takt. Fahrten finden nur statt, wenn vorab ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Dies erfolgt telefonisch oder über den Internetauftritt des Rufbusses Nordfrieslands. Fahrtanmeldungen müssen mindestens 90 Minuten vor Abfahrt erfolgen. Das Fahrtenangebot des Rufbusses ist in den Tarif des

Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) integriert. Im Rufbusangebot werden



kleine Busse mit acht Sitzplätzen eingesetzt, wobei auch die Mitnahme von Fahrrädern gegen Zahlung eines Entgeltes und bei vorheriger Anmeldung möglich ist.

Haltestellen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich sechs Bushaltestellen, die vom Linienbusbetrieb bedient werden. Das ergänzende Angebot des Rufbusses umfasst im Untersuchungsgebiet zwölf Haltestellen. Die Haltestellen variieren in ihrer Bedeutung, Dimensionierung und Ausgestaltung. Keine der im Bestand befindlichen Bushaltestellen weist einen barrierefreien Ausbau nach dem Leitfaden Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein [9] auf.

Netzabdeckung

Über die *Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehres* [16] werden für Haltestellen Einzugsbereiche in Abhängigkeit der Zentralitätsstufe der Kommune definiert. Die Stadt Tönning ist entsprechend des *Regionalplanes des Landes Schleswig-Holstein* [17] als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums eingestuft.

Demnach sind Haltestelleneinzugsbereiche für Unterzentren mit einem Radius von 400 bis 600 m um die jeweiligen Haltepunkte zu definieren. Für Mittelzentren sind 300 bis 500 m benannt. Eine Luftlinienentfernung von 300 m entspricht etwa einer Fußwegzeit von 5 Minuten und eine Luftlinienentfernung von 600 m etwa einer Fußwegzeit von 10 Minuten. Je geringer sich die Zuwegung darstellt, desto höher ist die Akzeptanz der Nutzung im ÖPNV.

Um das übergeordnete Ziel der Stärkung des ÖPNV als Teil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen, wird die Beurteilung der bestehenden Netzabdeckung sowie der Netzlücken auf Grundlage des geringeren Entfernungsbereiches von 300 m durchgeführt. Dieser Ansatz dient der Qualitätssicherung des ÖPNV und begünstigt die Steigerung der Nachfrage.

Die Abbildung 3.12 zeigt die Lage der Bushaltestellen und deren Einzugsbereiche mit einem Radius von 300 m. Neben den Bushaltestellen, die vom klassischen Linienbusverkehr bedient werden, sind auch die Haltestellen aufgeführt, die bei Bedarf von dem Rufbus angefahren werden. Bei der räumlichen Verteilung der Haltestellen zeigt sich deutlich, dass sich der klassische Linienbusverkehr primär auf den nördlichen und westlichen Teil des Untersuchungsgebietes konzentriert. Dies lässt sich auf die Dimensionierung und Ausgestaltung der im historisch geprägten Teil der Innenstadt gelegenen Straßenzüge zurückführen. Über die Visualisierung der Einzugsbereiche lässt sich die vollständige Netzabdeckung des ÖPNV darstellen. Durch die Etablierung des Rufbusses konnten die Lücken im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes geschlossen werden.



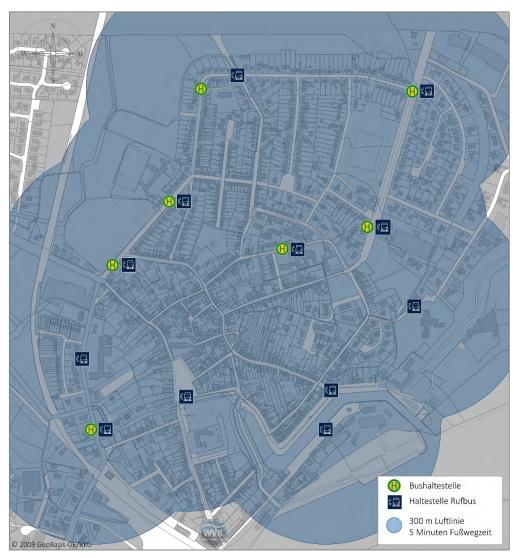


Abbildung 3.12: Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV

Öffentlichkeitsbeteiligung – Schwerpunkt ÖPNV

- ÖPNV und insb. das Rufbus-Angebot werden von den Befragten selten bis gar nicht genutzt.
- Gründe hierfür sind u.a. lange Fahrzeiten, fehlende Flexibilität und der Transport von Gütern.
- Eine zu weite Entfernung zur Bushaltestelle kann nicht als problematisch identifiziert werden.

Besonders wichtig für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes sind für die Teilnehmenden folgende Punkte (nach Relevanz sortiert):

- ansprechende Gestaltung
- allgemeine Barrierefreiheit
- ein Personenunterstand
- verbesserte Beleuchtung
- Informationssysteme
- hochwertige Radabstellanlagen
- höheres Parkraumangebot



Konzept Bahnhofsumgestaltung

Die Deutsche Bahn AG plant am Bahnhof in Tönning die Realisierung unterschiedlicher Projekte. Vorgesehen ist die Umstellung auf Akku-Züge und damit einhergehend die Errichtung einer Nachladestation sowie die Einrichtung eines elektronischen Stellwerkes. Seitens der Stadt Tönning wird die Errichtung einer Bike+Ride-Anlage am Bahnhof visiert.

In Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG wurde ein Konzept zur Entwicklung des Bahnhofes erstellt. Gemäß derzeitigem Planungsstand ist es vorgesehen, nördlich des bestehenden Bahnhofes im Zuge der Straße *Am Bahnhof* eine Buswendeschleife und Parkflächen für den ruhenden Kfz-Verkehr entsprechend Abbildung 3.13 zu errichten.

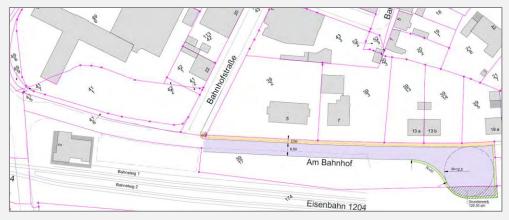


Abbildung 3.13: Verortung Wendeschleife Bahnhof (eds-planung, Stand: April 2020)

Die Planung zur Bahnsteigsituation sieht derzeit zwei Mittelbahnsteige vor, die versetzt zu einander angeordnet werden. Die Zuwegung erfolgt "hinter" den Bahngleisen. Hierdurch kann eine technische Sicherung bspw. in Form von Bahnschranken für den Fußverkehr entfallen. Die Zugänglichkeit ist von nördlicher Seite im Zuge der Straße *Am Bahnhof* jederzeit gegeben.

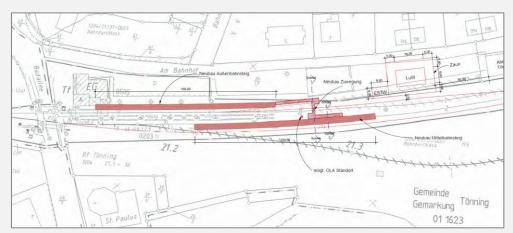


Abbildung 3.14: Anordnung Bahnsteige (Emch+Berger Projekt GmbH; Stand: Februar 2020)

Im Zuge der Elektrifizierung der Bahntrasse besteht seitens der Deutschen Bahn AG kein weiterer Bedarf für das Gebäude auf dem Eckgrundstück Selckstraße (L 241) / Am Bahnhof.



+ Stärken und Potentiale

Schwächen und Risiken

_

ÖPNV

flächendeckende Erschließung des Untersuchungsgebietes

zentrale Orte und Infrastruktureinrichtungen sind in die Linienführung implementiert

Anreisemöglichkeiten (äußere Erschließung) mit ÖPNV durch Schienenanschluss möglich

bedarfsorientierte Angebotsform (Rufbus) vorhanden jedoch nicht etabliert

Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofes berücksichtigen multimodalen Ansatz Fokus auf Schülerverkehr

geringes bzw. kein Angebot zu Schwachverkehrszeiten

keine barrierefreien Bushaltestellen

Bahnhof wird Rolle als zentrale Haltestelle nicht umfassen gerecht

3.9 Multimodalität und Mobilitätsangebote

Neben Angeboten gängiger nachhaltiger Mobilitätsformen gibt es Bestrebungen neue Mobilitätsformen in Tönning im Speziellen und auf der Halbinsel Eiderstedt im Allgemeinen zu etablieren. Zu den derzeit verfügbaren Mobilitätsangeboten zählen unter anderem Fahrradverleih und Elektromobilität:

- Leihfahrräder sind an vier Standorten in Tönning verfügbar. Hierbei handelt es sich nicht um ein zentralisiertes System, sondern um einzelne Unternehmen, die die Fahrräder tage- und wochenweise vermieten. Das Angebot erstreckt sich über Standardfahrräder und Lastenräder bis hin zu E-Bikes. Aufgrund des Wettbewerbes ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der Preisgestaltung sowie der zusätzlich angebotenen Dienstleistungen.
- Zur Unterstützung der Elektromobilität stehen auf dem Marktplatz vor dem Gebäude der Stadtverwaltung zwei öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektro-Pkw zur Verfügung. Nahe dem Marktplatz im Zuge der Straße Herrengraben befindet sich eine Ladestation für Elektrofahrräder. Zugang zu dieser Anlage erhalten Radfahrende über die Touristeninformation, welche sich in fußläufiger Entfernung (unter 5 Minuten) befindet. Zusätzlich befinden sich Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge am Multimar Wattforum, auf dem Parkplatz der Sparkasse (Herrengraben 4) und auf dem Parkplatz des Bio Hotels Miramar (Westerstraße 21).
- Das bestehende Mobilitätsangebot der Stadt Tönning umfasst ebenfalls Taxiunternehmen.



Kommunikation und serviceorientierte Maßnahmen

Das Mobilitätsangebot vor Ort wird über unterschiedliche Kanäle in unterschiedlicher Tiefe dargestellt. Klassischerweise wird das Angebot einzelner Dienstleister mit einem spezifischen Angebot im Rahmen einer Internetpräsenz kommuniziert. Dies trifft beispielsweise auf Unternehmen mit einem Fahrradverleih zu. Insbesondere für Touristinnen und Touristen werden Informationen zu Mobilitätsangeboten sowie unterschiedlichen Anreisemöglichkeiten gebündelt bereitgestellt.

Nachfolgend werden die zentralen Informationsplattformen, auf welchen Informationen gebündelt kommuniziert werden, kurz dargelegt.

INTERNETPRÄSENZ TOURIST- UND FREIZEITBETRIEBE TÖNNING





Vorortpräsenz

Internetauftritt

Tönning-App

Fortbewegungsmittel

□ Radverkehr
 □ Fußverkehr

□ Busverkehr □ Taxi, Mietwagen

⋄ Nennung von Anbietern

🖔 Informationsbroschüren als Print- und Onlinemedium

Informationen zur Anreise

Mobilitätsbezogene Serviceleistungen

♦ kostenfreier Reiseführer und Stadtplan (Auslage Vorort und Versendung auf Anfrage)

♥ Fahrradrouten als digitales Medium zum Download

Weitere Radrouten in Kartenform Vorort

♥ Tönning-App

TÖNNING-APP



Anwendung für mobile Endgeräte

Fortbewegungsmitteln

□ Radverkehr
 □ Fußverkehr

☐ Busverkehr
☐ Taxi, Mietwagen

Informationen zur Anreise

Aktuelle Verkehrslage (Verlinkung)

♥ Verlinkung zu NAH.SH

♥ Verleih von E-Bikes über die Tourist-Information

🖔 Online Speicherung des Parkplatzes inkl. Navigation

Mobilitätsbezogene Serviceleistungen

Keine zusätzlichen Serviceleistungen - primär Bündelung von Informationen

+

Stärken und Potentiale

E-Mobilität wird bereits verfolgt (Ladeinfrastruktur) weist aber noch unausgeschöpfte Potentiale auf (IMKE und bestehende Ladeinfrastruktur)

Fahrradverleih steht zur Verfügung

übersichtliche und umfassende Informationen bzgl. des Mobilitätsangebotes für Touristinnen und Touristen

Schwächen und Risiken

konventionelles Angebot

freizeitgeprägtes Mobilitätsangebot

Marketing und Kommunikation im Bereich des Alltagsverkehres weist Lücken auf

keine umfassenden Sharingangebote

Mobilitätsangebot

Öffentlichkeitsbeteiligung – Schwerpunkt Mobilität

- Die Teilnehmenden der Befragung befürworten eine Reduzierung des Kfz-Verkehres in der Innenstadt und damit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehre.

- Der Parkraum sollte zentralisiert außerhalb der Innenstadt angeordnet werden, um die Innenstadt zu entlasten.
- Shuttle-Systeme würden dabei auch weitere Entfernungen ermöglichen.

4 LEITBILD UND ZIELKONZEPT

Die Leitlinie und die entsprechend unterordnenden Entwicklungsziele setzen den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und den Umgang mit diesem in der Stadt Tönning. In ihnen spiegeln sich die dargelegten Schwächen und Risiken sowie die Stärken und nicht ausgeschöpften Potentiale wieder und bezwecken deren Behebung bzw. Stärkung.

Für den weiteren Verlauf der konzeptionellen Betrachtung bilden sie den Deckmantel, unter welchem die Untersuchung und Entwicklung von Maßnahmen und die Spezifizierung im Rahmen des Handlungskonzeptes stattfindet.

Leitbild

Die Stadt Tönning soll als Luftkurort gestärkt werden. Die Mobilität in der Innenstadt soll für sämtliche Nutzergruppen sichergestellt und das Angebot unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit weiterentwickelt werden. Durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll unter dem Leitgedanken einer maximalen Mobilität bei gleichzeitig minimalem Verkehrsaufkommen die Kfz-Verkehrsbelastung reduziert werden. Hierzu sind eine Verkehrsverlagerung aus dem Innenstadtbereich und eine Organisation des ruhenden Verkehres anzustreben. Zudem sind die Verkehrswege für Zufußgehende und Radfahrende zu optimieren.

Zielsystem

Das K	fz-Verkehrsaufkommen im Allgemeinen sollen ganzheitlich reduziert werden.	L1
t es	insbesondere touristische Verkehre aus der Innenstadt zu verlagern.	E1.
Ziel ist es	alternative Mobilitätsangebote zu stärken.	E1
Der ru	hende Verkehr soll innerhalb der historischen Innenstadt organisiert und gebündelt werden.	L2
Ziel ist es	hende Verkehr soll innerhalb der historischen Innenstadt organisiert und gebündelt werden. Parksuchverkehre in der Innenstadt zu verrringern. eine ausreichende Anzahl an Parkständen für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Besucherinnen und Besucher zu schaffen.	E2.



einric	fentliche Personennahverkehr gewährleistet die Erreichbarkeit zentraler Orte und Infrastruktur- htungen in einer angemessenen Bedienungs- und Beförderungsqualität für sämtliche nengruppen und gliedert sich in ein multimodales Mobilitätsangebot ein.	L3
	die Nutzung des ÖPNV auch zu Schwachverkehrszeiten zu ermöglich.	E3.1
t es	Haltestellen, Fahrzeuge und Informationen barrierefrei zugänglich zu machen.	E3.2
Ziel ist es	den ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen.	E3.3
	im ÖPNV nachfrageorientierte und umweltfreundlichere Fahrzeuge einzusetzen.	E3.4
	raktives Radverkehrsnetz durchzieht die Innenstadt flächendeckend und verbindet zentrale Orte ander.	L4
	die Qualität bestehender Radverkehrsinfrastruktur durch Umgestaltung, Instandsetzung und -haltung zu erhöhen bzw. zu sichern.	E4.1
t es	Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen.	E4.2
Ziel ist es	den Radverkehr intuitiv und sicher zu führen.	E4.3
	hochwertige Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl an frequentierten Orten zur Verfügung zu stellen.	E4.4
	heres und attraktives Fußverkehrsnetz durchzieht die Innenstadt und ermöglicht eine chst direkte fußläufige Erreichbarkeit zentraler Orte.	L5
	bestehende Barrieren durch verkehrliche Neuordnung aufzuheben.	E5.1
Ziel ist es	durch Verkehrsberuhigungen die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen.	E5.2
Zie	dem Fußverkehr einen adäquaten Verkehrsraum einzuräumen.	E5.3

5 MAßNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmenübersicht

Eine Konkretisierung des Zielkonzeptes erfolgt in Form von Schlüsselmaßnahmen, die maßgeblich zur Zielerreichung beitragen können. Insgesamt umfasst das Maßnahmenpaket 22 Einzelmaßnahmen. Das Spektrum erstreckt sich von informativen, kommunikativen bis hin zu baulichen Maßnahmen. Nachfolgend werden die Schlüsselmaßnahmen benannt und später beschrieben. Eine Zusammenfassung erfolgt in Form von Maßnahmensteckbriefen in der **Anlage 3**.

Schlüsselma	Schlüsselmaßnahmen			
SM_01	Zentralisierung des Parkraumangebotes am Bahnhof			
SM_02	Parkraumangebot Markplatz			
SM_03	Parkraumbewirtschaftung			
SM_04	Parkleitsystem			
SM_05	Gestaltung von Mischverkehrsflächen			
SM_06	Verbesserung Parkraumangebot am Hafen			
SM_07	Dänische Schule			
SM_08	Grundschule Ostertor			
SM_09	Benutzungspflicht von Radwegen anpassen			
SM_10	Netzergänzung im Fuß- und Radverkehr			
SM_11	Oberflächenbelag historische Innenstadt			
SM_12	Installation von Fahrradabstellanlagen am Markt und am Hafen			
SM_13	Installation von Fahrradabstellanlagen am Bahnhof			
SM_14	Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrrad			
SM_15	Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr			
SM_16	Verkehrsführung am Kreisverkehr			
SM_17	Leitsystem für Zufußgehende in der Innenstadt			
SM_18	Barrierefreiheit im ÖPNV			
SM_19	Erweiterung des ÖPNV-Angebotes			
SM_20	Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation am Bahnhof			
SM_21	Etablierung von Sharingangeboten			
SM_22	Etablierung von Poolingangeboten			
SM_23	Kommunikation und Werbung			
SM_24	Förderungen und Aktionen			



5.2 Maßnahmenbeschreibung

5.2.1 Ruhender Verkehr

Ein maßgebendes Ziel des Verkehrs- und Mobilitätkonzeptes der Stadt Tönning besteht in der Neuorganisation des ruhenden Verkehres und damit auch einer Entlastung von Parksuchverkehren in der historischen Innenstadt. Der Markplatz sollte dabei nach der Meinung der überwiegenden Anzahl der Bürgerinnen und Bürger nicht mehr als zentraler Parkplatz genutzt werden. Es ist dabei zu beachten, dass die Entfernung der alternativen Parkplatzflächen im näheren Umfeld des Markes anzusiedeln sind, um keine Benachteiligung der ansässigen Einzelhandelseinrichtungen und somit eine "Vereinsamung" des Marktplatzes zu erzielen. Derzeit ist auf dem Marktplatz ein mittlerer Parkdruck mit Kurz-, Mittel- und Langzeitparkern. Es gilt daher nicht nur Parkflächen für gebietsfremde Verkehre zu schaffen, sondern auch für die Langzeitparker, die beispielsweise aus den Angestellten der umliegenden Einrichtungen sowie Anwohnerinnen und Anwohnern bestehen. Der Parkdruck in den Wohnstraßen des Betrachtungsgebietes ist teilweise sehr hoch oder ist nicht mit den vorhandenen Straßenraum zu vereinbaren, sodass auch hier eine Entlastung anzustreben ist.

5.2.2 Zentralisierung des Parkraumangebotes am Bahnhof (SM_01)

Eine weitere Potentialfläche für die Zentralisierung von Parkraum befindet sich im Umfeld des Bahnhofes von Tönning. Hier stehen theoretisch die Fläche des Spiel- und Bolzplatzes, das Waldgrundstück oder die Fläche der katholischen Kirche südwestlich der Bahnschienen zur Verfügung.

Die Entfernung zum Marktplatz beträgt etwa 450 m bzw. einer Fußwegzeit von 6 Minuten. Auch diese Entfernung ist insbesondere für Touristinnen und Touristen als akzeptabel zu bewerten. Der historische Hafen ist über eine ansprechende Wegeroute durch den Schloßgarten und die Fußgängerbrücke in einer Entfernung von etwa 800 m (10 Minuten Fußwegzeit) zu erreichen.

Ein Vorteil dieses Standortes für ein großflächiges zentralisiertes Parkraumangebot bietet die Nähe zu weiteren verkehrsintensiven Nutzungen wie beispielsweise der Eider-Treene-Schule sowie der Kindertagesstätte, der Veranstaltungshalle und dem Sportfeld im Zuge des *Rieper Weges*, die über keine ausreichende Anzahl an Parkplatzständen verfügen. Mit einer fußläufigen Verbindung zwischen der *Badallee (L 241)* und dem *Rieper Weg* sind diese zuletzt genannten Nutzungen auf kurzem Weg erreichbar, sodass insbesondere die Beschäftigten aller Einrichtungen den Parkplatz im Zuge der *Badallee (L 241)* nutzen können. Dabei kommt es im Tages- bzw. Wochenverlauf zu einer Mischnutzung der Parkstände von Beschäftigten/Nutzenden der Tönninger Einrichtungen und den touristischen Verkehren. Der Parkplatz kann demnach optimal genutzt werden.

Unabhängig von der Gestaltung des zentralisierten Parkens sollte die Anzahl der Park+Ride-Parkplätze am Bahnhof deutlich erhöht werden. Mit einer Stärkung der Verkehrsmittel dem Umweltverbundes kommt es unter anderem zukünftig zu einer weiteren Attraktivierung des Verkehrsmittels Bahn und



damit auch zu einer Zunahme der Pendelnden in diesem Sektor. Der Umbau des Bahnhofs in Tönning unterstützt die Attraktivierung dabei in hohem Maß.

5.2.3 Parkraumangebot Marktplatz (SM 02)

Der Marktplatz als Mittelpunkt der Innenstadt wird fast ausschließlich von ruhendem Verkehr genutzt und verwehrt damit eine hohe Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen / Bürger sowie touristische Besucherinnen / Besucher.

Mit der Herstellung eines ausreichenden Parkraumangebotes außerhalb des historischen Innenstadtkerns eröffnet sich die Möglichkeit zur Reduzierung der Parkstandsanzahl auf dem Marktplatz, ohne dass die Attraktivität der ansässigen Einrichtungen geschwächt wird.

Es wird dabei empfohlen, den südlichen Abschnitt (südlich *Neustraße*) als Parkraum zu belassen und den nördlichen Bereich vollständig oder teilweise zu entlasten. Der Marktplatz sollte im Rahmen der Freiflächenplanung gestaltet und im Sinne der Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Mögliche zukünftige Nutzungen des Markplatzes wären beispielweise die Erweiterung der Außengastronomie, kulturelle Ausstellungen, Fahrradabstellanlagen sowie Informationssysteme für touristisch Reisende und Einwohnende von Tönning.

5.2.4 Parkraumbewirtschaftung (SM 03)

Die Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze ist ein wirksames Instrument zur Regulierung des ruhenden Verkehres in Innenstädten. Dabei wird ein Preisgefälle geschaffen beispielsweise mit dem Ziel, die Verkehre auf großflächige Parkplätze am Stadtrand zu verlagern. Das Parken wird hier besonders günstig gestaltet, während das Parken in der direkten Innenstadt mit höheren Kosten verbunden ist. Über unterschiedliche Preismodelle für Haupt- und Nebensaison wäre außerdem die Möglichkeit gegeben, die touristischen Verkehre durch sehr hohe Parkgebühren in der Hauptsaison in der Innenstadt von diesem zu entlasten, während das Parken in der Nebensaison erschwinglich ist und die ortsansässigen Einrichtungen somit unterstützt werden.

In der Stadt Tönning ist ein Preisgefälle von hohen Parkgebühren im Bereich rund um den Marktplatz, mittleren Gebühren am Hafen und geringen bzw. bestenfalls keinen Gebühren in dem zentralisierten Parkangebot am Bahnhof oder an der Eiderkaje zielführend.

Die Infrastruktur in Form von Parkscheinautomaten und der entsprechenden Beschilderung ist am Marktplatz sowie den vorhandenen Parkmöglichkeiten am Hafen bereits gegeben und muss dementsprechend nur in Bezug auf die Preisgestaltung angepasst werden.

5.2.5 Parkleitsystem (SM 04)

Ein weiteres verkehrsregulierendes Instrument stellt das Parkleitsystem dar. Touristisch Reisende werden hiermit zielgerichtet und auf dem verkehrlich günstigsten Weg zu der Parkplatzanlagen



geleitet. Es sollte dabei eine Leitung der Verkehre über das Hauptstreckennetz und weniger über die schmalen Innenstadtstraßen angestrebt werden.

Als Ziele werden eine Ausweisung des Bahnhofes, des Hafens und des Markplatzes empfohlen, wobei in diesem Zuge das Preisgefälle (SM_03) bereits ersichtlich sein sollte, um die Wegewahl in Richtung der großräumigen Parkplatzfläche am Bahnhof bzw. an der Eiderkaje zu lenken. Die Aufnahme von besonderen Zielen wie zum Beispiel des *Multimar Wattforums* ist nicht zwangsläufig notwendig, da sich deren Gäste in der Regel von einem Navigationssystem leiten lassen. Die Wegewahl der Navigationssysteme ist zum jetzigen Zeitpunkt nur an der Fahrzeit oder Wegelänge orientiert und kann nicht für verkehrsentlastende Maßnahmen beeinflusst werden.

5.2.6 Gestaltung von Mischverkehrsflächen (SM_05)

In der historischen Innenstadt wurden aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des hohen Aufkommens im ruhenden Verkehr einige Straßenzüge als Einbahnstraße ausgewiesen. Es besteht in diesen Straßenzügen häufig ein einseitiges Parken mit beidseitigen, schmalen Gehwegen. Zur Verbesserung der Barrierefreiheit sowie um die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung (Netzergänzung im Rad- und Fußverkehr SM_10) zu ermöglichen, ist die Prüfung zur Umgestaltung zu Mischverkehrsflächen durchzuführen. Der Grundgedanke ist eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesen Straßenzügen. Im Fall von beidseitigen schmalen Gehwegen werden diese aufgehoben und die tatsächlich nutzbare Verkehrsfläche vergrößert sich deutlich.

Für die Einrichtung von Mischverkehrsflächen ist die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches gemäß Verkehrszeichen 325 der *StVO* [2] erforderlich. Folgende Kriterien⁴ sollte hierfür erfüllt werden:

- überwiegende Aufenthaltsfunktion in dem Straßenzug
- sehr geringes Fahrzeugverkehrsaufkommen
- niveaugleicher Ausbau der Verkehrsfläche
- keine isolierte Betrachtung, sondern in einem innerörtlichen Verkehrskonzept
- hohe Akzeptanz der sehr geringen Fahrgeschwindigkeit muss angenommen werden können
- geringe räumliche Ausdehnung (jedes Ziel muss innerhalb von 300 m in dem Verkehrsberuhigten Bereich erreicht werden)
- keine Verbindungsfunktion zu anderen Ortsteilen/Wohngebieten

Zusätzlich wären auch die Markierung eines einseitigen Gehweges oder der höhengleiche Ausbau mit andersartigem Belag, zum Beispiel Pflaster mit einer sehr geringen Fuge, möglich.

⁴ Gemäß dem Erlass zur "Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 / 325.2 StVO" des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (11.12.2009)



_

In dem Betrachtungsgebiet kommen insbesondere die Straßenzüge *Norderstraße, Kaspar-Hoyer-Straße, Klingenberger Straße, Twiete* sowie *Rademacherstraße* für diese Umgestaltung in Frage.

5.2.7 Verbesserung Parkraumangebot am Hafen (SM 06)

In dem Straßenzug *Schleusenstraße* westlich des Hafens befindet sich ein etwa 110 m langer Parkstreifen für die Längsaufstellung von Fahrzeugen, der während der Parkraumerfassung nicht umfänglich genutzt wurde. Dieser vorhandene Parkstreifen kann zukünftig zur Kompensierung der entfallenden Parkstände für Langzeit- und Dauerparker (sechs bis mehr als zehn Stunden) auf dem Marktplatz vorgehalten werden. Eine entsprechende Beschilderung mit Sonderparkausweisen wäre möglich. Die Wegestrecke zum Markplatz beträgt hier etwa 350 m bzw. einer Fußwegzeit von 5 Minuten. Der Parkstreifen neben der 4,50 m breiten Fahrbahn ist derzeit mit 2,00 m Breite schmal bemessen, sodass der behinderungsfreie Begegnungsfall zweier Pkw neben einem parkenden Fahrzeug nur mit vermindertem Bewegungsspielraum möglich ist. Es sollte eine Erweiterung der Parkreihe oder der Fahrbahn geprüft werden.

Eine weitere Alternativfläche für einen großräumigen Parkplatz bietet die derzeitige Grünfläche an der Eiderkaje. In diesem Bereich können überschlägig etwa 50 Parkstände geschaffen werden. Die Entfernung zum Markplatz beträgt von dieser Fläche aus etwa 750 m bzw. 9 Minuten Fußwegzeit, welche für einen längeren Aufenthalt in Tönning akzeptabel ist, für einen kurzen Ausflug allerdings zu einer geringen Akzeptanz führt.

5.2.8 Dänische Schule (SM 07)

Vor der Dänischen Schule im Zuge der *Herzog-Philipp-Allee* kommt es regemäßig zu einer Ballung von parkenden und halten Fahrzeugen in Verbindung mit dem haltenden Linienbus und dem fließenden Verkehr in den Hol- und Bringzeiten der Schule.

Es wird daher eine Ausweisung von Parkplatzflächen angestrebt, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Hierfür wird der Gehweg nördlich der Fahrbahn zwischen der Friedhofsgärtnerei und der Einmündung *Ringstraße* benannt. Der Gehweg soll daraufhin auf das Grundstück des Friedhofes verlegt werden. Parkstreifen sind grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 2,00 m zu bemessen. Grenzt der Gehweg an den Parkstreifen an, ist dieser mindestens 2,50 m breit auszubilden, um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Wird der Gehweg hinter den Baumstandorten verortet, so wird eine Breite von 1,80 m zuzüglich Sicherheitsräumen zu den bestehenden Bäumen und weiteren Einfriedungen benötigt.

Eine teilweise Ausweisung des Parkstreifens mit eingeschränktem Halteverbot ist dann sinnvoll, wenn die Schulkinder tatsächlich nur aus dem Auto entlassen werden bzw. einsteigen. Ein Halten ist hier für maximal drei Minuten zulässig. Werden die Schulkinder zum Schulgebäude begleitet besteht ein Parkvorgang, der nicht in einem eingeschränkten Halteverbot zulässig ist.



Im Umfeld der Schule sollte daraufhin ein umfassendes absolutes Halteverbote eingerichtet werden, um eine Nutzung des Parkstreifens zu erzielen.

5.2.9 Grundschule Ostertor (SM 08)

An der Grundschule im Zuge der Straße *Hochsteg* ist ebenfalls die Verbesserung der verkehrlichen Situation zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des nicht-motorisierten Verkehres vorgesehen. Hierfür wird die Verbreiterung des Gehweges unter Nutzung des Schulgeländes angestrebt. Eine Breite von mindestens 2,50 m wird hier empfohlen. Zusätzlich wird eine Kiss-and-Go-Zone über ein eingeschränktes Halteverbot im Bereich des Schulgrundstückes gewünscht.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße im Straßenzug Hochsteg zwischen der Ringstraße und der Yurian-Ovens-Straße mit der Fahrtrichtung Osten führt zu einer Entzerrung der Verkehre im Bereich der Schule. Es sind dabei allerdings ggf. eine Erhöhung der Verkehrsmenge in den umliegenden Straßenzügen sowie weitere Fahrwege für Anliegerinnen und Anlieger zu beachten.

Sämtliche Fahrbahnmarkierungen sind in Tempo 30-Zonen nicht zulässig, sodass die Markierung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) nicht vorgenommen werden kann.

5.2.10 Radverkehr

Das Potential des Radverkehres wird nur dort vollumfänglich ausgenutzt werden können, wo die Rahmenbedingungen optimal gegeben sind. In der Stadt Tönning sind durch kurze Wege, eine ebene Topografie sowie eine fast vollständige Ausweisung der Innenstadt als Tempo 30-Zone und somit einer Führung des Radverkehres auf der Fahrbahn bereits gute Voraussetzungen gegeben.

Auch über das Betrachtungsgebiet dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes hinaus besteht ein Bedarf zur Verbesserung der überörtlichen Beziehungen des Radverkehres. Dazu gehört unter anderem ein durchgängiges Wegenetz mit einer hochwertigen Nutzungsqualität. Über das Konzept hinaus wird daher dringend empfohlen die Radverkehrsinfrastruktur sukzessive und kontinuierlich auszubauen.

5.2.11 Benutzungspflicht von Radwegen anpassen (SM_09)

Im Grundsatz sollte der Radverkehr im gemeindlichen Streckennetz aus Gründen der Verkehrssicherheit und der optimalen Befahrbarkeit auf der Fahrbahn geführt werden. Innerhalb der Tempo 30-Zonen des Betrachtungsgebietes ist dies mit den erhobenen Verkehrsstärken überall möglich und auch zum Großteil umgesetzt. Eine Ausnahme bildet der östliche Abschnitt der Herzog-Philipp-Allee, in dem der westliche Seitenraum im nördlichen Abschnitt als benutzungspflichtiger Gehund Radweg ausgewiesen ist. Zudem ist der westliche Gehweg der Herzog-Philipp-Allee im mittleren und südlichen Abschnitt als Gehweg – Radverkehr frei ausgewiesen, was aufgrund der geringen Verkehrsstärke ebenfalls nicht notwendig ist und verändert werden sollte.



Entlang der *Landesstraße L 241* wird im innerörtlichen Bereich mit Verkehrsmengen über 400 Kfz/h die Führung des Radverkehres im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit einem zusätzlichen, nicht benutzungspflichtigen Angebote im Seitenraum gemäß den *Richtlinien für Radverkehrsanlagen, ERA 2010* [3] empfohlen. Außerdem ist auf eine ausschließliche rechtsseitige Führung zu achten, sodass es im Seitenraum zu keinem Begegnungsfall zweier Radfahrender kommt. Auch der südliche Abschnitt der *Herzog-Philipp-Allee* ist demnach nicht mehr benutzungspflichtig auszuweisen.

Aus den politischen Beratungen wird mit der Veränderung der Benutzungspflicht in der *Gardinger Chaussee (L 241)* westlich des Kreisverkehres eine Querungshilfe für Radfahrende im Bereich der *Paul-Dölz-Straße* gewünscht. Über die Verkehrsmenge im Kfz-Verkehr und die Anzahl der zu erwartenden querenden Radfahrenden ist eine Querungshilfe nicht notwendig. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kann diese allerdings ggf. begründet werden. In jedem Fall sollte gegenüber der *Paul-Dölz-Straße* ein weiterer Durchbruch durch den Grünstreifen erfolgen, um ein Queren von der Fahrbahn der *Paul-Dölz-Straße* (Tempo 30-Zone) auf den gegenüberliegenden Gehweg mit Radverkehrsfreigabe zu ermöglichen. Eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel ist mit einer Aufstellfläche von 3,00 x 4,00 m auszubilden. Zudem ist der Höhenunterschied zum südlich der Fahrbahn gelegenen Gehweg zu beachten und zukünftig eine Barrierefreiheit herzustellen.

Die Nutzung der Kreisverkehrsfahrbahn durch Radfahrende hat sich in der Praxis als sehr praktikabel und verkehrssicher erwiesen. Einigen Verkehrsteilnehmenden ist diese Möglichkeit allerdings nicht bewusst und es findet ein Ausweichen in den Seitenraum statt, in dem bei geringen Breiten ggf. Zufußgehende gefährdet werden können. Die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn des Straßenzuges der *Landesstraße L 241* bis an den Kreisverkehr heran kann die Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Radfahrenden ist somit bewusst, dass das Fahren auf der Fahrbahn erlaubt und gewünscht ist und es zeigt Kfz-Fahrenden, dass der Radverkehr ebenso eine Daseinsberechtigung auf der Fahrbahn hat.

Über die Schlüsselmaßnahme SM_16 wird die Veränderung der Verkehrsführung am Kreisverkehr für Zufußgehende empfohlen. Bei dieser Maßnahme wird auf die Markierung von Furten für den Radverkehr verzichtet, um keinen Anreiz für Radfahrende zu schaffen, sich im Seitenraum zu bewegen. Die im Zuge der SM_16 geplanten Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) gewähren ausschließlich Zufußgehenden den Vorrang vor dem Kfz-Verkehr, sodass Radfahrende das Fahrrad über den Fußgängerüberweg schieben müssen. Im Rahmen der SM_23 (Kommunikation und Werbung) sollten diese Veränderungen und insbesondere die verkehrsrechtlichen Verhaltensweisen noch einmal erläutert werden, um die Akzeptanz bei Tönningerinnen und Tönningern sicherzustellen.

5.2.12 Netzergänzung im Rad- und Fußverkehr (SM 10)

Die Schaffung eines engmaschigen Wegenetzes für Zufußgehende und Radfahrende erhöht die Qualität des nicht-motorisierten Verkehres und trägt somit aktiv zu der Zielerreichung bei.



Die Stadt Tönning besitzt bereits ein weit verzweigtes Wegenetz und bietet aufgrund der geringen Entfernungen optimale Bedingungen für den nicht-motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus kann eine weitere Verbesserung mit kleinteiligen Netzergänzungen geschaffen werden.

Eine Durchbindung von der Straße *Am Bahnhof* zur Straße *Am Eiderdeich* für Zufußgehende und Radfahrende wird dabei als sinnvolle Ergänzung angesehen, um das Wegenetz zu vervollständigen und den Nutzenden ein optimales Angebot zu bieten. Die politischen Beratungen ergaben darüber hinaus die Idee einer Fahrbahn für Kfz-Verkehr in diesem Bereich, welche aus verkehrsplanerischer Sicht bei der Verfügbarkeit der Flächen unterstützt wird.

Auch die Anbindung des zentralisierten Parkplatzes (SM_01) an die Straße *Am Eiderdeich* verkürzt die Wegestrecke der Zufußgehenden und wird daher als Netzergänzung empfohlen.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes ergibt sich außerdem der Bedarf einer weiteren Wegeverbindung zwischen dem südöstlichen Ende der Straße *Am Bahnhof* und der Straße *Herrengraben*. Heute besteht dort bereits ein Trampelpfad, der in Zukunft nach Möglichkeit erweitert werden sollte. Hierzu sind die Eigentumsrechte und Wegerechte über die dortige Stellplatzanlage zu prüfen. Die fußläufige Wegestrecke zum historischen Hafen wird somit sowohl für Touristinnen und Touristen, als auch für Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt kürzer und entsprechend attraktiver.

Für die Ergänzung des Radwegenetzes ist darüber hinaus eine Prüfung der Einbahnstraßen zur Freigabe des Radverkehres in Gegenrichtung zielführend. Gemäß den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 2006* [1] ist eine Mindestbreite für diese gegensätzliche Freigabe von 3,00 m notwendig bei einer ausreichenden Anzahl an Ausweichstellen. Da die Straßenzüge in der Innenstadt von Tönning häufig einseitig durchgehend beparkt werden, sollte eine Mindestbreite von 3,80 m neben dem parkenden Fahrzeug vorhanden sein oder es müssen Ausweichstellen geschaffen werden.

Folgende Straßenzüge sind in dem Betrachtungsgebiet als Einbahnstraße ausgewiesen:

- Kaspar-Hoyer-Straße
- Norderstraße
- Twiete
- Neustraße
- Neustadt
- An der Bootfahrt
- Schleusenstraße zw. Am Hafen und Kattrepel bereits freigegeben
- Fischerstraße West bereits freigegeben

Die Kaspar-Hoyer-Straße ist mit einer Fahrbahnbreite von 3,70 m und einem angrenzenden Gehweg nicht für den Begegnungsfall Pkw / Rad ausgelegt und es bestehen keine Ausweichstellen im öffentlichen Straßenraum. Diese Einbahnstraße eignet sich daher im jetzigen Zustand nicht für die



Freigabe des Radverkehres in Gegenrichtung. Es besteht allerdings die Möglichkeit zur Umgestaltung zu einer Mischverkehrsfläche (SM 05), um die erforderliche Fahrbahnbreite zu gewährleisten.

In der *Norderstraße* besteht ein hoher Parkdruck bei einer Fahrbahnbreite von 4,25 m. In den Grundstückszufahrten sowie an der Einmündung *Norderstraße / Twiete* bestehen allerdings einige Ausweichstellen, sodass eine Freigabe des Radverkehres in Gegenrichtung möglich wäre. Auch hier führt eine vorherige Umgestaltung zu einer Mischverkehrsfläche zu einer deutlichen Komforterhöhung für alle Verkehrsteilnehmenden.

Der Straßenzug *Twiete* eignet sich aufgrund der Gestaltung nicht für die Freigabe des Radverkehres in Gegenrichtung.

In den Straßenzügen *Neustraße* sowie *Neustadt* besteht gemäß der Erhebung des ruhenden Verkehres ein teilweise hoher Parkdruck, sodass die Restfahrbahnbreite nicht ausreichend ist für den Begegnungsfall Pkw / Rad. Da diese Straßenzüge allerdings wichtige Verbindungen für den Radverkehr darstellen, wäre eine Freigabe für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße wünschenswert. Dafür sind einige Bereiche für den ruhenden Verkehr zu sperren, sodass Ausweichstellen entstehen. Diese Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit der Zentralisierung des Parkraumes und damit einer Reduzierung des Parkdrucks in der Innenstadt zu verstehen.

Die Fahrbahn der Straße *An der Bootfahrt* lässt ebenfalls den Begegnungsfall Pkw / Rad nicht zu. Im östlichen Abschnitt bestehen im Bereich der Parkbuchten theoretisch Möglichkeiten zur Schaffung von dauerhaften Ausweichstellen, im westlichen Bereich allerdings nicht. Hier wird mit großer Wahrscheinlichkeit ein regelmäßiges Ausweichen auf den Gehweg vorgenommen und nicht in den Ausweichstellen der Parkbucht gewartet, insbesondere auch da die Sicht auf die vom Markt kommenden Fahrzeuge durch die Kurvenlage eingeschränkt ist. Es wird daher eine Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung trotz der Netzbedeutung nicht empfohlen.

Bei den bestehenden Freigaben der Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist die vollständige und intuitiv verständliche Beschilderung zu prüfen. Gegebenenfalls können Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn die Radverkehrsführung unterstützen und verdeutlichen.

5.2.13 Oberflächenbelag historische Innenstadt (SM 11)

Der Oberflächenbelag in Form von Kopfsteinpflaster in einigen der innerstädtischen Straßenzüge führt zu einer sehr geringen Nutzungsqualität im Radverkehr und damit teilweise zu einem rechtswidrigen Ausweichen in den Seitenraum, wodurch es insbesondere in der touristischen Saison immer wieder zu einer Gefährdung der Zufußgehenden kommt. Außerdem ist das barrierefreie Queren der Fahrbahn für Zufußgehende in diesen Bereichen nicht möglich. Zum Schutz des nicht-motorisierten Individualverkehres wird eine Veränderung des Oberflächenbelags empfohlen.



Die politischen Gremien beschlossen die Herstellung einer Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut über die punktuelle Einrichtung von Fahrstreifen und Querungshilfen mit ebenem Pflaster, jedoch keinen flächendeckenden Rückbau des historischen Pflasters.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende sollten aus verkehrsplanerischer Sicht zusätzliche Maßnahmen zur StVO-konformen Nutzung des Radverkehres im Mischverkehr auf der Fahrbahn ergriffen werden, um ein Ausweichen auf den Gehweg zu vermeiden. Denkbar wären hier Kontrollen durch das Ordnungsamt oder die Polizei.

5.2.14 Installation von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Hafen und am Markt (SM 12)

Elementar für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades ist das Vorhandensein von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen. In der Stadt Tönning sind diese derzeit sowohl in der Anzahl, als auch in der Gestaltung nicht ausreichend.

Im Hafenbereich sind momentan keine öffentlichen Abstellanlagen vorhanden, jedoch ist ein Bedarf durch das Ausflugsziel an sich sowie das gastronomische Angebot gegeben.

Am Marktplatz sind bereits Abstellanlagen eingerichtet, die jedoch in Qualität und Quantität nicht ausreichend sind. Durch eine Reduzierung des Stellplatzangebotes für Pkw ergeben sich freie Flächenverfügbarkeiten, die für den Radverkehr genutzt werden können. Als Schlüsselmaßnahme zur Attraktivierung des Radverkehres wird empfohlen, sowohl im nördlichen Bereich des Markplatzes, als auch im südlichen Bereich in Richtung des Schloßgartens Abstellanlagen vorzusehen. In diesem Bereich ist außerdem ein Kontingent für größer dimensionierte Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger sowie Ladesäulen zu bedenken.

Informationen zu Lademöglichkeiten für Pkw und Fahrräder sollte auch in der Tönning-App mit dem Standort und den Nutzungsvoraussetzungen eingebunden werden, um touristischen Nutzerinnen und Nutzern vor Reiseantritt bereits einen Hinweis zur Lademöglichkeit zu präsentieren.

5.2.15 Installation von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof (SM_13)

Der Bahnhof von Tönning besitzt bereits eine hohe Anzahl an Abstellanlagen für Radfahrende, die in der Qualität nicht optimal ausgestaltet sind. Im Zuge der Bahnhofsumgestaltung sind diese zu ersetzen und die Qualität zu erhöhen. Zusätzlich sind auch abschließbare Boxen mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder zu empfehlen. Somit wird auch Pendlerinnen und Pendlern sowie Touristinnen und Touristen mit höherpreisigen Fahrrädern die Möglichkeit gegeben, das Fahrrad diebstahlsicher und witterungsunabhängig abstellen zu können.

Für die umfassende Radabstellanlage wird eine Herstellung nach dem Vorbild der Mobilitätsstationen von NAH.SH empfohlen. In diesem Konzept sind ebenfalls die Überdachung, die Einsehbarkeit und die Beleuchtung bereits inbegriffen. Außerdem besteht die Möglichkeit einen Abstellplatz in einem diebstahlgesicherten Bereich zu mieten. Hierzu wird der Platz tage-, wochen-, monats- oder



jahresweise online gebucht und der Zugang wird über einen Code ermöglicht. Der Preis beläuft sich bei bestehenden Anlagen auf etwa 0,20 €/Tag bei einer Jahresmiete und 1,00 € bei einer Tagesmiete. Dabei ist zu beachte, dass die spontane Verfügbarkeit bei einer hohen Anzahl an Monats- und Jahresmieten eingeschränkt sein kann. In diesem Fall wäre ein Modell empfohlen, in dem ausschließlich Tagesmieten möglich sind.

5.2.16 Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrrad (SM_14)

Ressourcenschonende Mobilität, wie beispielsweise die Elektromobilität, wird sich in den kommenden Jahren weiterentwickeln, sodass auch die Ladeinfrastruktur in Städten und Kommunen eine Ausweitung erfahren muss. Eine Erweiterung des Angebotes sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für touristische Verkehre wird empfohlen, ebenso wie eine ständige Instandhaltung und ggf. Modernisierung der Anlagen. Für eine Erweiterung des Angebotes für den Kfz-Verkehr eignet sich der neue Standort für das zentralisierte Parken sowie der Erhalt (bestenfalls die Verlegung) der Ladesäule am Markplatz. Auch große private Stellplatzflächen, wie beispielsweise an Einzelhandelseinrichtungen oder an Unternehmen im Gewerbegebiet, bieten eine optimale Lage für die notwendige Infrastruktur. Mit einer Schnellladesäule kann die Batterieladung je nach Fabrikat innerhalb einer halben Stunde auf bis zu 80 % erhöht werden, womit auch kürzere Aufenthalte, im Restaurant oder beim Einkaufen, eine Ladung ermöglichen.

Grundvoraussetzung ist eine gute Sichtbarkeit sowie eine einfache Bedienung der Ladesäulen. Auf spezielle Chip-Karten, komplizierte Anmeldungen oder Einschränkung der Nutzergruppe sollte möglichst verzichtet werden.

Das Ladeinfrastrukturnetz für Fahrräder beschränkt sich derzeit auf eine wenig sichtbare und in der Nutzung unkomfortable Möglichkeit am Schoßgarten. Zur Erhöhung der Nutzungsqualität sollte die Ladesäule besser sichtbar und die Nutzung vereinfacht werden. Hierzu wird unter anderem ein Absenken des Bordsteines an der Ladesäule, eine Abstell- und Abschließmöglichkeit des Fahrrades sowie ein verändertes Nutzungskonzept ohne die Freischaltung in der Touristeninformation empfohlen. Eine Verlegung auf den Markplatz und eine Erweiterung des Angebotes erhöht ebenfalls den Nutzungskomfort. Weitere Ladeinfrastrukturpunkte sollten am Bahnhof geschaffen werden, wobei hier auch die Installation von abschließbaren Fahrradboxen für das diebstahlsichere Parken des Fahrrades sinnvoll ist. Der Hafen als touristische Attraktion kann ebenfalls als neuer Standort gewählt werden, wenn dort zentrumsnah Flächen für eine qualitative Anlage verfügbar sind.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt verschiedene Förder- bzw. Zuschussmöglichkeiten für die Einrichtung von Elektroladesäulen im öffentlichen Streckennetz zur Verfügung. Diese Möglichkeit sollte vor der Planung berücksichtigt und ggf. Zuschussmittel beantragt werden.



5.2.17 Fußverkehr

Die kleinflächige Innenstadt von Tönning mit mehreren räumlich nah beieinanderliegenden touristischen Zielen bietet ein optimales Potential für den fußläufigen Verkehr sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für die touristischen Verkehre. Eine der wichtigsten Voraussetzung für die Nutzung ist ein gut ausgebautes, engmaschiges und barrierefreies Fußwegenetz.

5.2.18 Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr (SM 15)

Die Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr umfasst insbesondere die nutzbare Gehwegbreite und damit verbunden die Durchlässigkeit ohne bauliche Barrieren sowie Leitelemente zur Führung von mobilitätseingeschränkten Personen. Eine vollständige Barrierefreiheit sollte aufgrund des hohen Aufwandes und damit auch einer hohen finanziellen Belastung als Prozess gesehen werden, wobei bei jeder baulichen Maßnahme im Straßenraum die Gehweggestaltung sowie die Querungsmöglichkeiten mitbetrachtet und auch verbessert werden sollte. Die Nutzung des Zwei-Sinne-Prinzip (vgl. Abschnitt 2.4 Planungsgrundlagen) ist hier als Mindeststandard anzunehmen.

Neben der langfristigen barrierefreien Gestaltung des gesamten Innenstadtbereiches gibt es außerdem noch kurz- und mittelfristigen Handlungsbedarf, dessen Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Aufwand einen hohen Nutzen erzielen.

Die kurzfristigen Maßnahmen umfassen den Rückbau von bestehenden Barrieren auf den Gehwegen. Hierzu zählen unter anderem Betonpoller in der *Schleusenstraße* und Pfosten im *Neuweg* (siehe Ortsfoto). Ziel ist eine Nutzung der gesamten vorhandenen Gehwegbreite bzw. einer Mindestbreite von 1,80 m. Es kann dabei auch möglich sein, dass Privathaushalte gebeten werden müssen, Einrichtungen vor dem



Eingangsbereich zu entfernen. Außerdem sollte die Herstellung der barrierefreien Bushaltestellen begonnen werden (SM_18) sowie die Veränderung der Verkehrsführung am Kreisverkehr (SM_16).

Als mittelfristige Maßnahmen sind die hochfrequentierten Bereiche im Innenstadtgebiet wie beispielsweise dem Marktplatz, dem Hafen und dem Bahnhof barrierefrei herzustellen. Dazu zählen sowohl die Flächen des Längsverkehres, als auch Querungsanlagen.

5.2.19 Verkehrsführung am Kreisverkehr Gardinger Chaussee / Selkstraße (SM_16)

Der Kreisverkehr am Eingang des Innenstadtbereiches verfügt derzeit über Furtmarkierungen in allen Kreisverkehrsarmen, jedoch nicht über Fußgängerüberwege (Zebrastreifen). Diese Furt suggeriert dem Fußgänger einen Vorrang vor dem Kraftfahrzeugverkehr, der allerdings nur bei den aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Fahrzeugen tatsächlich besteht. Viele Verkehrsteilnehmende sind sich über



die verkehrsrechtlichen Regelungen und die Vorfahrt zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr nicht bewusst, sodass ein erhebliches Konfliktpotential besteht.

Das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren [6] empfiehlt daher die Anlage von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) an innerörtlichen Kreisverkehren in allen Armen. Das Vorfahrtsrecht ist somit unmissverständlich und die Position des Fußverkehres im Straßenraum gestärkt.

Bei einer Anpassung des Kreisverkehres sollte möglichst auch die Barrierefreiheit durch Bordindikatoren und differenzierte Bordhöhen beachtet werden. Hinweise zur Gestaltung sind dem Abschnitt 2.4 (Planungsgrundsätze) zu entnehmen, welche auch für den Kreisverkehr im Zuge der *Badallee (L 241)* außerhalb des Betrachtungsgebietes des Verkehr- und Mobilitätskonzeptes Anwendung finden können.

Über die Schlüsselmaßnahme SM_09 wird die Anpassung der Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen thematisiert. Diese haben auch Auswirkungen auf die Führungsform im Umfeld des Kreisverkehres. Ziel ist es, den Radverkehr vollständig auf die Fahrbahn zu verlagern. Hierzu wird die Benutzungspflicht der gemeinsamen Geh- und Radwege aufgehoben und bei der Umgestaltung des Kreisverkehres auf markierte Radverkehrsfurten verzichtet. Dafür sorgen Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn für eine Eindeutigkeit der gewünschten Verhaltensweise im Sinne der Verkehrssicherheit. Radfahrende dürfen die Seitenräume weiterhin nutzen, allerdings nur unter besonderer Rücksicht auf Zufußgehende und mit dem Schieben des Fahrrades über die Fußgängerüberwege.

Eine entsprechende Skizzierung für den Kreisverkehr innerhalb des Betrachtungsgebietes ist in dem Maßnahmensteckbrief dargestellt.

5.2.20 Leitsystem für Zufußgehende in der Innenstadt (SM 17)

Das innerörtliche Leitsystem umfasst mittlerweile etwa 100 Beschilderungseinrichtungen im Innenstadtbereich der Stadt. Eine Übersichtlichkeit ist mit dieser Masse nur noch geringfügig gegeben und der Unterhaltungsaufwand ist enorm. Für die Anreise zu einem bestimmten Ziel, beispielsweise einem Hotel oder einem bestimmten Restaurant werden darüber hinaus heutzutage Navigationssysteme oder Smartphones genutzt, sodass ein derart vollumfängliches Leitsystem nicht mehr zeitgemäß ist.

Es wird daher eine Verringerung der Ziele sowie Schilderstandorte empfohlen. Die Wegweisung im Straßenraum sollte dabei auf die touristischen Ziele der Allgemeinheit, wie beispielweise dem Marktplatz, dem historischen Hafen und dem Packhaus beschränkt und nur an strategisch wichtigen Standorten platziert werden.

An den hochfrequentierten Punkten wie dem Hafen, dem Multimar Wattforum, dem Marktplatz und dem Bahnhof werden darüber hinaus Stelen mit einem Lageplan der Innenstadt und allen wichtigen Zielen angeraten.



Die Einbindung des Stadtplanes in die Tönning-App mit einer Auswahlmöglichkeit der verschiedenen Zielkategorien erleichtert touristischen Verkehren ebenfalls die Orientierung während des Besuches in der Stadt.

5.2.21 ÖPNV

Ein gut ausgebautes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr als Verkehrsmittel des Umweltverbundes trägt maßgeblich zur Mobilitätswende und der Erreichung der Klimaziele bei. Dabei sind insbesondere infrastrukturelle Einrichtungen wie Haltestellen, Netzgestaltung und Bedienhäufigkeit zu betrachten. Die Herstellung eines attraktiven und wirtschaftlichen Angebotes in ländlicheren Bereichen gestaltet sich häufig schwierig, wodurch auch auf alternative Bedienformen zurückgegriffen werden sollte.

5.2.22 Barrierefreiheit im ÖPNV (SM_18)

In der gesamten Innenstadt sind zukünftig alle Bushaltestellen des Linienbusverkehres sowie des Rufbuses entsprechend den Empfehlungen der NAH.SH barrierefrei umzubauen, um den Zugang zu den Bushaltestellen und den Bussen zu verbessern und allen Personengruppen zu ermöglichen. Der Einstieg in den Bus kann nach Umsetzung der Maßnahmen ebenerdig ohne Stufe erfolgen. Hiervon profitieren u.a. Rollstuhlfahrende, Personen mit Gehhilfen, Gepäck oder z.B. einem Kinderwagen. Gemäß dem *Personenbeförderungsgesetzt, PBefG* [8] ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 anzustreben.

Diese Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit der Schlüsselmaßnahme SM_15 (Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr) zu sehen, um langfristig ein nutzungsfreundliches und qualitatives Fußwegenetz mit allen angrenzenden Einrichtungen zu erzielen.

5.2.23 Erweiterung des ÖPNV-Angebotes (SM 19)

Das ÖPNV-Angebot der Stadt Tönning im Linienbusverkehr ist derzeit überwiegend auf den Schülerverkehr ausgelegt und wird durch den Rufbus ergänzt. Dieser muss mindestens 90 Minuten vor Fahrtantritt gebucht werden, sodass eine spontane Nutzung für touristische Verkehre unmöglich ist.

Für die Erweiterung des innerstädtischen ÖPNV-Angebotes werden derzeit verschiedene neue Projekte in ganz Deutschland getestet, die ebenfalls in der Stadt Tönning Anwendung finden können. Ziel ist es dabei, den vorhandenen ÖPNV ressourcenschonend zu unterstützen und das Angebot somit attraktiver zu gestalten.

Ein vielversprechendes Beispiel ist das Projekt TaBuLa im Kreis Herzogtum-Lauenburg. Hierbei verkehrt ein automatisierter Kleinbus auf einer definierten Route durch die Stadt und befördert Fahrgäste. Dieser Shuttle ist nicht nur für Bürgerinnen und Bürger für die Fortbewegung innerhalb der Stadt



attraktiv, sondern insbesondere auch eine Touristenattraktion. Dieses zusätzliche Verkehrsmittel ist ausschließlich in der Innenstadt nutzbar und ergänzt somit das bestehende Angebot des Linien- und Rufbusses. Auch eine reine Nutzung während der touristischen Saison ist möglich.

Zusätzlich sollte das bestehende Angebot des Rufbusses für Tönningerinnen und Tönninger weiterhin beworben und attraktiviert werden. Dies ist beispielsweise auch im Rahmen von Aktionstagen möglich, um die Barriere zur Nutzung des Rufbusses zu verringern.

5.2.24 Mobilität

Die Erweiterung des Mobilitätsangebotes ist ein großer Bestandteil im Rahmen des Mobilitätswandels und der Klimawende. Nur wenn ein flächendeckendes Angebot vorhanden ist, steigt die Bereitschaft zum Verzicht auf den eigenen Pkw oder einen Zweitwagen. In der Stadt Tönning ist dabei der Pendlerverkehr zu betrachten, der täglich in Richtung der umliegenden größeren Städte verkehrt, die Tönninger Bürgerinnen und Bürger, die für die täglichen Wege sowohl in der Stadt, als auch in die umliegenden Städte und Gemeinden fahren, und nicht zuletzt den touristischen Verkehr, der einer einfachen Nutzung bedarf, aber auch die Reise als ein Erlebnis erfahren möchte.

5.2.25 Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation (SM 20)

Die Einrichtung einer zentralen Mobilitätsstation ist im direkten Umfeld des Bahnhofes zweckmäßig. An diesem Ort sind sowohl beruflich Pendelnde mit dem Wohnort in Tönning, als auch touristisch Reisende mit dem Ziel Tönning zu finden. Der Bahnhof kann durch eine Mobilitätsstation zu einer intermodalen Übergabestelle werden, die eine Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes begünstigt. Durch das Angebot von unterschiedlichen flexibel nutzbaren Verkehrsangeboten kann die Bereitschaft, auf den eigenen Pkw (oder den Zweitwagen) zu verzichten, erhöht werden. Dabei ist es von hoher Bedeutung, dass das Angebot für den Nutzenden ansprechend und umfassend ist. Ansprechend sind beispielsweise im touristischen Bereich elektrische Angebote in Form von Elektrofahrrädern, Lastenfahrrädern oder z.B. Fahrradrikschas. Umfassend bedeutet, dass die angebotene Flotte nicht nur auf wenige Fahrzeuge begrenzt sein sollte, sodass eine Vielzahl von potentiellen Nutzenden generiert werden kann. Die Mobilitätsstation sollte barrierefrei gestaltet sein und Witterungsschutz bieten.

Um ein intermodales Mobilitätsverhalten zu unterstützen, ist es von großer Bedeutung, die geplante Mobilitätsstation innerhalb des Untersuchungsraumes adäquat mit zentralen Orten für den Fuß- und Radverkehr zu verbinden und eine entsprechende Infrastruktur und Wegweisung sicherzustellen.



5.2.26 Etablierung von Sharingangeboten (SM_21)

Sharingangebote, die Mehrfachnutzung eines Gutes von unterschiedlichen Personen, erfährt immer größere Beliebtheit in allen Gesellschaftsschichten. Das Motto lautet hier "Teilen statt besitzen". Es werden damit im Verkehrssektor nicht nur Emissionen eingespart, sondern auch der notwendige Parkraum reduziert.

In der Stadt Tönning wird die Etablierung eines <u>Bikesharingangebotes</u> empfohlen, welches auf die Bürgerinnen und Bürgern sowie auch auf die touristisch Benutzenden ausgelegt werden sollte. Neben normalen Fahrrädern für Erwachsene und Kinder ist auch die Bereitstellung von Elektrofahrrädern, Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern zielführend. Mit einer gut ausgebauten Infrastruktur können dann neben Großeinkäufen in der Stadt auch Ausflüge in das Umland mit Kindern oder Hunden unternommen werden. Das Sharingangebot sollte dauerhaft zur Verfügung stehen (nicht an Öffnungszeiten gebunden sein) sowie einfach und spontan buchbar sein. Die Kooperation mit einem ortsansässigen Fahrradverleih stärkt zudem die Wirtschaft der Stadt und minimiert den Aufwand.

Neben dem Bikesharing ist auch die Etablierung eines <u>Carsharingangebotes</u> zielführend zur Unterstützung des Mobilitätswandels und zur Reduzierung von Parkplätzen. Im besten Fall kann ein Carsharing-Fahrzeug dabei statistisch fünf private Fahrzeuge ersetzen. Mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen wird darüber hinaus die ressourcenschonende Mobilität unterstützt sowie Elektromobilität für Jedermann erlebbar gemacht. Da große Carsharinganbieter häufig eher in großen Städten aktiv sind, ist in der Stadt Tönning ggf. ein eigenständiges System einzurichten, bei Bedarf auch in Zusammenarbeit mit den umliegenden Städten und Gemeinden. Auch die Zusammenarbeit mit einem ortsansässigen Mietwagenanbieter ist möglich oder die Einbeziehung eines kleinen Carsharinganbieters, wie zum Beispiel Dörpsmobil SH. Ebenso wie bei dem Bikesharing sind eine dauerhafte Mietbarkeit sowie eine einfache Buchungsmöglichkeit essenziell.

5.2.27 Etablierung von Poolingangeboten (SM 22)

Pooling beschreibt im Verkehrskontext die Bündelung von Fahrten, sodass Carpooling mit dem deutschen Begriff Fahrgemeinschaft zu übersetzen ist. Es handelt sich dabei um private Fahrten, bei denen der Fahrer weitere Personen mit dem gleichen Fahrziel für eine Spritkostenbeteiligung mitnimmt. Für die Bildung von Fahrgemeinschaften gibt es Online-Plattformen wie z.B. blablacar, die die Vernetzung unterstützen.

Zur Stärkung dieses Poolingangebotes ist die Einrichtung eines eindeutigen, leicht erkennbaren Treffpunktes empfohlen. Ein optimaler Standort wäre in der Stadt Tönning am Bahnhof, auf dem zentralisierten Parkplatz oder am Marktplatz. Der Bahnhof oder der perspektivische Großparkplatz eigenen sich dabei besser als der Markplatz, da der Pkw-Fahrende der Fahrgemeinschaft nicht durch die historische Innenstadt fahren muss, sondern über das übergeordnete Netz geleitet wird.



5.2.28 Kommunikation und Werbung (SM_23)

Werbemaßnahmen im Mobilitätssektor zielen darauf ab, Personen zur nachhaltigen Änderung ihrer Verhaltensweisen anzuregen. Dies erfolgt unter anderem durch das gezielte Ansprechen des Umweltbewusstseins im Zusammenhang mit der individuellen Verkehrsmittelwahl. Es wird aktiv angestrebt, das Bewusstsein für bestehende Alternativen zur Autonutzung zu stärken und dazu anzuregen, diese auch zu nutzen. Außerdem ist es zielführend, auf Veränderungen der Infrastruktur sowie neue und bestehende Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen, um so die Akzeptanz zu erhöhen. Dazu gehört beispielsweise auch regelmäßige Informationsangebote zur StVO-konformen und verkehrssicheren Nutzung des Straßenraums als Radfahrender.

Internetauftritt

Um Informationen bzgl. des Mobilitätsangebotes bereitzustellen, wird empfohlen eine entsprechende Rubrik auf der Website der Stadt Tönning einzurichten und die Rubrik auf der Tourismuswebseite zu erweitern. Inhalte, die aufgegriffen werden können, sind beispielsweise Mobilitätsaktionen, eine Übersicht der Radabstellanlagen, Fahrpläne im ÖPNV und Funktionsweise von Sharingangeboten.

Soziale Netzwerke

Eine weitere wichtige Plattform zum Transportieren von nachhaltigen Entwicklungsstrategien der Stadt Tönning im Bereich der Mobilität können Soziale Netzwerke sein. Hierüber können interessierte Personen angesprochen und informiert werden. Gleichzeitig erfolgt eine Verknüpfung mit anderen digitalen Darstellungswegen. Entsprechende Profile sind bei Facebook und Instagram bereits eingerichtet und sollten weiterhin gepflegt und für die Informationsweitergabe genutzt werden.

Tönning-App

Für den Besuch in der Stadt Tönning gibt es bereits eine Smartphone-App, die Gästen einen umfassenden Überblick über Attraktionen, Unternehmungen, das gastronomische Angebot und auch Mobilität gibt. Der Reiter "Mobilität" bietet dabei viele hilfreiche Informationen zu allen Verkehrsmitteln. Aufgrund der Übersichtlichkeit sollte eine Clusterung in Betracht gezogen werden, wobei die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Vordergrund stehen.

Öffentlichkeitsdarstellung

Durch eine Öffentlichkeitsdarstellung kann das Mobilitätssystem und die Zielsetzung der Stadt Tönning am Ort des jeweiligen Angebotes beworben werden. Möglichkeiten bestehen z.B. durch Plakate, Beschriftung von Haltestellen, Beschriftung von Fahrzeugen des ÖPNV und Beschriftung von Abstellanlagen. Hierbei sollte ein einheitliches Auftreten erfolgen.

Multiplikatoren

Neben der Öffentlichkeitsdarstellung kann jeder Bewohner und jede Bewohnerin der Stadt dazu beitragen, dass das Konzept zum nachhaltigen Wandel der Mobilität kommuniziert wird. Als sogenannte Multiplikatoren können insbesondere alle im Tourismusbereich tätigen Personen dienen. So werden die Angebote intensiv beworben.



Durch die Kommunikation des Mobilitätsmanagements an Schulen können ebenfalls "Junior-Multiplikatoren" ausgebildet werden. Das Mobilitätsmanagement sollte dabei in den Schulunterricht integriert werden, da eine frühzeitige Konfrontation mit einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten bedeutend für die langfristige Einstellung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl ist. Auf Landesebene werden hierzu bereits unterschiedliche Programme angewendet.

Kostensensibilisierung

In der Landeshauptstadt Kiel befindet sich auf der Rückseite der Parkscheine ein Hinweis darauf, dass es alternativ eine Vielzahl von kostenfreien Fahrradabstellanlagen im Zentrum gibt. Hierdurch soll ein Impuls zum Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl gegeben werden. Eine Übertragung auf die Stadt Tönning ist bei Bewirtschaftung der zentralen Parkplätze denkbar.

5.2.29 Förderungen und Aktionen (SM 24)

Es gibt eine Vielzahl von laufenden Aktionen und Förderprogrammen, die u.a. das Ziel haben, ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu stärken. Nachfolgend werden beispielhaft Aktionen und Förderprogramme aufgezeigt, bei denen sich sowohl die Bürgerinnen und Bürger, wie auch die touristisch Besuchenden maßgeblich mit dem Themenbereich "Mobilität" auseinandersetzen und auch neue Verkehrsmittel "erfahren" können.

StadtRadeIn

Durch eine Gemeinschaftsaktion über drei Wochen können die Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt Tönning Radkilometer für den Klimaschutz, die eigene Gesundheit und die Radverkehrsförderung sammeln. Hierdurch wird dem Thema "Radverkehr" verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt und das im sportlichen Wettkampfgeschehen mit anderen teilnehmenden Kommunen. Insgesamt geht von den bisher teilnehmenden Kommunen ein sehr positives Signal von der Kampagne aus. Durch eine offensive Information der Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Beteiligung von Firmen im Rahmen betrieblicher Gesundheitsförderung kann eine Vielzahl potentieller Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden. Personengruppen, die im Rahmen einer entsprechenden Kampagne über einen definierten Zeitraum erstmals bewusst das Fahrrad anstatt des Pkws nutzen, können so ggf. die Vorzüge erkennen, was zu einem dauerhaften Umdenken respektive einer dauerhaften Änderung des Verkehrsverhaltens führen kann.

Über die Teilnahme am StadtRadeln kann ebenfalls an der Aktion RADar! teilgenommen werden. Über RADar! können Radfahrende kartenbasiert auf Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur oder Verkehrssicherheit hinweisen. Die gesammelten Daten werden im Nachgang der Kommune bereitgestellt und können im Rahmen der Instandsetzung und Verdichtung des Radverkehrsnetzes als Ausgangslage bzw. Bestandsaufnahme genutzt werden.



JobRad

Die JobRad GmbH bietet ein Dienstfahrradleasing für Unternehmen und Selbstständige an. Dabei kann der Arbeitsnehmende ein Fahrrad seiner Wahl aussuchen, welches der Arbeitsgebende von der Firma JobRad least und dem Arbeitnehmer zur Verfügung stellt. Dabei entstehen für den Arbeitnehmer bzw. die Arbeitsnehmerin steuerliche Vorteile und die ressourcenschonende Mobilität wird gefördert.

European Mobility Week

Die European Mobility Week ist eine Kampagne der Europäischen Kommission. Sie bietet Kommunen die Möglichkeit, den Bürgerinnen und Bürgern das Angebot nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche werden innovative Verkehrslösungen (Lastenfahrräder, E-Scooter, Fahrradrikscha, autonomes Fahren, etc.) ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität geworben. Auf dem Internetauftritt zur Europäischen Mobilitätswoche werden Aktionen vergangener Mobilitätswochen präsentiert und deren Annahme seitens der Bevölkerung beleuchtet. Für die Stadt Tönning wären im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche beispielsweise die Teilnahme am autofreien Tag bei kostenlosem ÖPNV sowie eine temporäre Umgestaltung von einzelnen Straßenzügen entsprechend einer ausschließlichen Aufenthaltsfunktion denkbar. Der umgestaltete Markplatz eignet sich dabei hervorragend als Informationsort für die einzelnen Projekte.

Klimaschutz-Förderprogramm

Über das Programm "Klimaschutz für Bürgerinnen und Bürger" unterstützt das Land Schleswig-Holstein regelmäßig unterschiedliche Investitionen z.B. den Kauf von Lastenfahrrädern. Genaue Informationen zu den Voraussetzungen für die Förderung durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung sind auf der Internetseite des Landes Schleswig-Holstein zu finden.

Kommunale Zuschüsse

Die Landeshauptstadt Kiel fördert beispielsweise aktuell bei allen städtischen Mitarbeitenden die Anschaffung eines Fahrrades / Lastenfahrrades, die damit regelmäßig ihren Arbeitsweg zurücklegen und subventioniert regionale ÖPNV-Tickets. Ziel ist die Reduktion von Kfz-Verkehren, die Reduktion des Parkraumbedarfes, Schaffen einer Vorbildfunktion und letztlich auch die Gesundheitsförderung der Mitarbeitenden. Eine Übertragung der Förderkulisse auf die Stadt Tönning wäre denkbar.



6 INTEGRIERTES HANDLUNGS- UND UMSETZUNGSKONZEPT

6.1 Maßnahmeneinordnung

Die Maßnahmen dienen der Erreichung der in Kapitel 4 festgehaltenen Entwicklungsziele. Für jede Maßnahme erfolgt eine grobe Einordnung hinsichtlich der Priorität bzw. Wirksamkeit, des Zeitbedarfes für die Umsetzung sowie des zu erwartenden Kostenrahmens. Hierbei werden jeweils sechs Stufen in Form einer Skala definiert. Eine Skala mit sechs dunkelblauen Feldern stellt den Oberwert dar.

Priorität

Maßnahmen mit einer erwarteten hohen Wirksamkeit insbesondere auf die Zielerreichung der Kfz-Verkehrsvermeidung und der Organisation des ruhenden Verkehres in der Innenstadt der Stadt Tönning erhalten eine hohe Priorität.

Zeit

Die Maßnahmen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit. Aufgrund voranzustellender Planungsprozesse kann sich die Umsetzung einer Maßnahme über einen mehrjährigen Zeitraum belaufen. Andere Maßnahmen sind beispielsweise direkt umsetzbar. Als grobe Orientierung ist jedes dunkelblaue Feld als eine Einjahresdauer zu verstehen. Maßnahmen mit nur einem dunkelblauen Feld sind theoretisch im Jahr 2022 realisierbar.

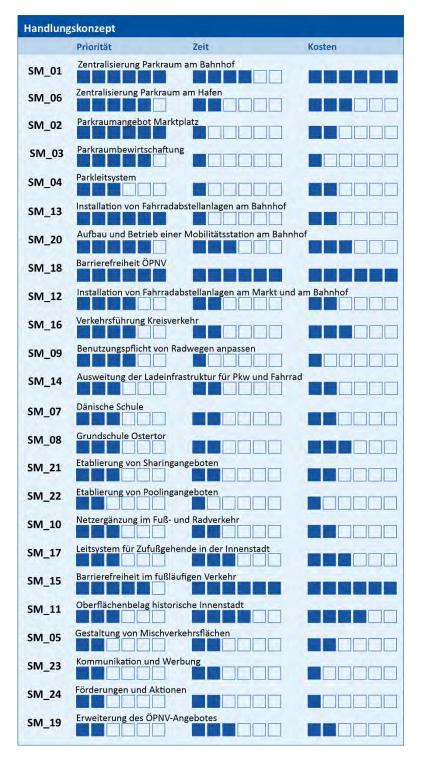
Kosten

Da es sich bei allen Maßnahmen um zunächst konzeptionelle Überlegungen handelt, wird bewusst auf konkrete Kostenschätzungen verzichtet. Diese können erst bei einer späteren Detaillierung und Kenntnis über die Umsetzungstiefe der jeweiligen Maßnahmen belastbar erfolgen. Die dunkelblauen Felder umfassen daher eine sehr grobe Einordnung, über die eine Verhältnisbildung zwischen den Maßnahmen ablesbar ist.



6.2 Reihung der Schlüsselmaßnahmen

Ob und wann die Schlüsselmaßnahmen in die Umsetzung gelangen, hängt nicht nur von der zu erwartenden Wirksamkeit, sondern u.a. auch von der zeitlichen und haushaltsplanerischen Einordnung ab. Die nachfolgende Prioritätenreihung ist daher als grobe Orientierung für eine Priorisierung zu verstehen. Bei einer hohen Umsetzungsdynamik ist davon auszugehen, dass die Schlüsselmaßnahmen nicht aneinandergereiht, sondern oftmals parallel gestartet werden können.



Die Prioritätenreihung ist außerdem darauf abgestimmt, dass einige Maßnahmen bei zeitgleicher oder aufeinanderfolgender Umsetzung zu einer höheren Wirksamkeit und damit zu einer verbesserten Zielerreichung führen.

In einem ersten Schritt und als Basis aller weiteren Maßnahmen steht die Entscheidung über die gewollte Variante der Zentralisierung des ruhenden Verkehres, wobei die Herstellung eines Parkplatzes im Bahnhofsumfeld den höchsten Nutzen erzielt. Auf diese Entscheidung abgestimmt sind die Veränderungen der Parkraumsituation auf dem Marktplatz und am Hafen zu bestimmen sowie die Parkraumbewirtschaftung anzupassen und ein Parkleitsystem zu installieren.

Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen bereits Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofes, sodass in diesem Zug auch die Planungen der hochwertigen Fahrradabstellanlagen sowie der Mobilitätsstation am Bahnhof umgesetzt werden sollten. Mit der Mobilitätsstation und der damit verbundenen neuen Bushaltestelle ist auch bereits die erste barrierefreie Bushaltestelle der Stadt eingerichtet. Weitere Umgestaltungen der Bushaltestellen sollten im Hinblick auf die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetztes, PBefG [8] folgen.

Andere Maßnahmen, wie beispielsweise die vollständige Umgestaltung zu einem barrierefreien Wegenetz, Förderungen und Aktionen und insbesondere Kommunikation und Werbung sind grundsätzlich und bei jeder geplanten Maßnahme im Innenstadtbereich, aber auch darüber hinaus, zu beachten. Dies erfordert ein ständiges Bewusstsein aller Projektbeteiligten zu diesen Themen, um eine hohe Akzeptanz der Bevölkerung zu erreichen.

Bei allen Maßnahmen ist es sinnvoll, die Möglichkeiten auf Förderungsfähigkeit des Bundes oder des Landes frühzeitig zu prüfen und diese zu nutzen.



7 Fazit und Empfehlung Seite 77

7 FAZIT UND EMPFEHLUNG

Mit dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept 2021 liegt eine umfassende Grundlage für die systematische

und nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Innenstadt der Stadt Tönning vor. Bei allen im Rahmen

des Konzeptes thematisierten Schlüsselmaßnahmen handelt es sich um Impulse zur Lenkung des

angestrebten Mobilitätswandels. Es besteht keinerlei Verpflichtung die Schlüsselmaßnahmen

zwingend vollumfänglich in der präsentierten Form umzusetzen. Vielmehr bietet das Konzept die

Möglichkeit Einzelmaßnahmen entsprechend eines Baukastensystems aufzugreifen und umzusetzen.

Es wird empfohlen, über politische Beschlüsse erste Schlüsselmaßnahmen zu definieren, die zunächst

weiterverfolgt werden sollen. Durch vertiefende Untersuchung und Abstimmung mit allen

Prozessbeteiligten sollte dann im Jahr 2022 die Umsetzungsfähigkeit geprüft werden. Die Kosten für

die Umsetzung der Maßnahmen könnten so bereits in die nächste Haushaltsplanung mit eingebunden

werden.

Bei allen Maßnahmen sollte der Fokus zunächst auf dem Schaffen von neuen Angeboten (Pull-Effekt)

und nicht auf der Erzeugung von Einschränkungen (Push-Effekt) liegen, um eine hohe Akzeptanz bei

Bürgerinnen und Bürgern sowie bei Touristinnen und Touristen zu erreichen.

Anhand einer Evaluation sollte die Wirksamkeit nach Umsetzung eines ersten Maßnahmenpaktes

analysiert werden, um dann mit einem guten Gefühl in die nächste Runde der Planungsphase

einzusteigen zu können.

Aufgestellt:

Neumünster, den 17. März 2022

gez.

gez.

i. A. Annedore Lafrentz

ppa. Arne Rohkohl

B.Sc.

Dipl.-Ing. (FH)

Wasser- und Verkehrs- Kontor

WAS INGE

WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN INGENIEURE KRÜGER & KOY

Havelstraße 33 • 24539 Neumünster T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt, 2006.
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, "Straßenverkehrsordnung, StVO," 2013.
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA," 2010.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, "Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02)," 2002.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA," 2011.
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006.
- [7] L. S. N.-W. Straßen.NRW, "Leitfaden 2012, Barrierefreiheit im Straßenraum," 2012.
- [8] Personenbeförderungsgesetzt (PBefG), 1990.
- [9] Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, "Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein Ein Leitfaden für Baulastträger," 2019.
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, "Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)," 2012.
- [11] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, "Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)," 2009.
- [12] Stadt Tönning, "Stadtverordnung über Parkgebühren in der Stadt Tönning," 2012.
- [13] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, "Unfallatlas," [Online]. Available: https://unfallatlas.statistikportal.de/. [Zugriff am 24 08 2021].
- [14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen," 2012.
- [15] Rufbus Nordfriesland, "Fahrplanheft," 2020.

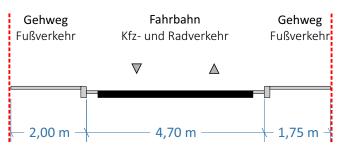


- [16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, "Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs," 2010.
- [17] Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft, "Regionalplan für den Planungsraum III".
- [18] "Mabeg Stadtmobiliar," [Online]. Available: https://www.mabeg.de/stadtmobiliar/detail/fahrradbuegel/anlehnbuegel-m-100/#prettyPhoto. [Zugriff am 2 11 2021].
- [19] J.L., "Kieljournal," 25 08 2016. [Online]. Available: https://www.kieljournal.de/de/fahradfahren-in-kiel/. [Zugriff am 02 11 2021].
- [20] "nah.sh," [Online]. Available: https://nahsh.bike-and-park.de/#step=suchen. [Zugriff am 02 11 2021].

WESTERSTRAßE







RANDBEBAUUNG

FORM

überwiegend geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, kleinteiliges Gewerbe, touristische Vermietung, Gastronomie, Gemeinbedarf, Einzelhandel

VERKEHR

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



nördl. Fahrbahnrand



südlichen Fahrbahnrand zwischen Hausnr. 13 und 15

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

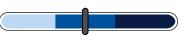
Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Linienbusverkehr

Bushaltestelle

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

<u>Funktion</u>

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

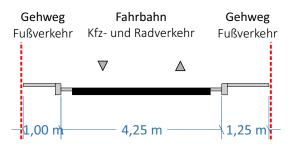
Kategorie nach RASt 2006

Quartiersstraße

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 1.000 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängsverkehr und Parken

NORDERSTRAßE





FORM

geschlossen mehrgeschossig NUTZUNG

Wohnen

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



nördl. Fahrbahnrand



vorgeschriebene Fahrtrichtung von West nach Ost



südlicher Fahrbahnrand südlicher Fahrk bei Hausnr. 16

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

Wohnstraße

SÜDERSTRAßE Fahrbahn Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr 1,50 m 5,50 m – 1,75 m 🚽 **NUTZUNG FORM** überwiegend geschlossen Wohnen, touristische Vermietung mehrgeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h Aufenthalt Wohnstraße Besondere Nutzungsansprüche in Erschließen Sammeln Form von Parken und Aufenthalt Verbinden Radverkehrsanlagen sind nicht

erforderlich

ALLEE Fahrbahn Parkbucht Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr ruhender Kfz-Verkehr Δ

FORM

einseitig geschlossen ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

4,00 m -

Wohnen, kleinteiliges Gewerbe

– 1,75 m 🚽

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



nördl. Fahrbahnrand ab Hausnr. 3



nördl. Fahrbahnrand ab Hausnr. 3

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



RADVERKEHR

Führungsform

1,00 m

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

einseitig baulicher Gehweg

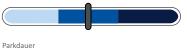
Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt Mischprinzip wird empfohlen

DEICHSTRAßE







FORM

geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, kleinteiliges Gewerbe, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

Linienbusverkehr

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



ÖPNV

Bushaltestelle

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnweg

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt Mischprinzip wird empfohlen

AM EIDERDEICH ZWISCHEN HERRENGRABEN UND SCHLEUSENSTRAßE Gehweg Fahrbahn Kfz- und Radverkehr Fußverkehr ∇ Δ 1,50 m 5,50 m **NUTZUNG FORM** einseitig geschlossen Wohnen, touristische Vermietung mehrgeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr südl. Fahrbahnrand Mittelzeit einseitig baulicher Gehweg Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle 60 Kfz/h 5 Lkw/h **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h Aufenthalt Wohnstraße Besondere Nutzungsansprüche in Erschließen

Sammeln

Verbinden

Form von Parken und Aufenthalt

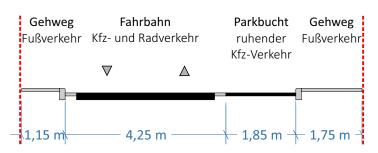
Radverkehrsanlagen sind nicht

erforderlich

AM EIDERDEICH ZWISCHEN SCHLEUSENSTRAßE UND HAUS-NR. 27







FORM

überwiegend offen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Gastronomie

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

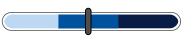
Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Linienbusverkehr

Bushaltestelle

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

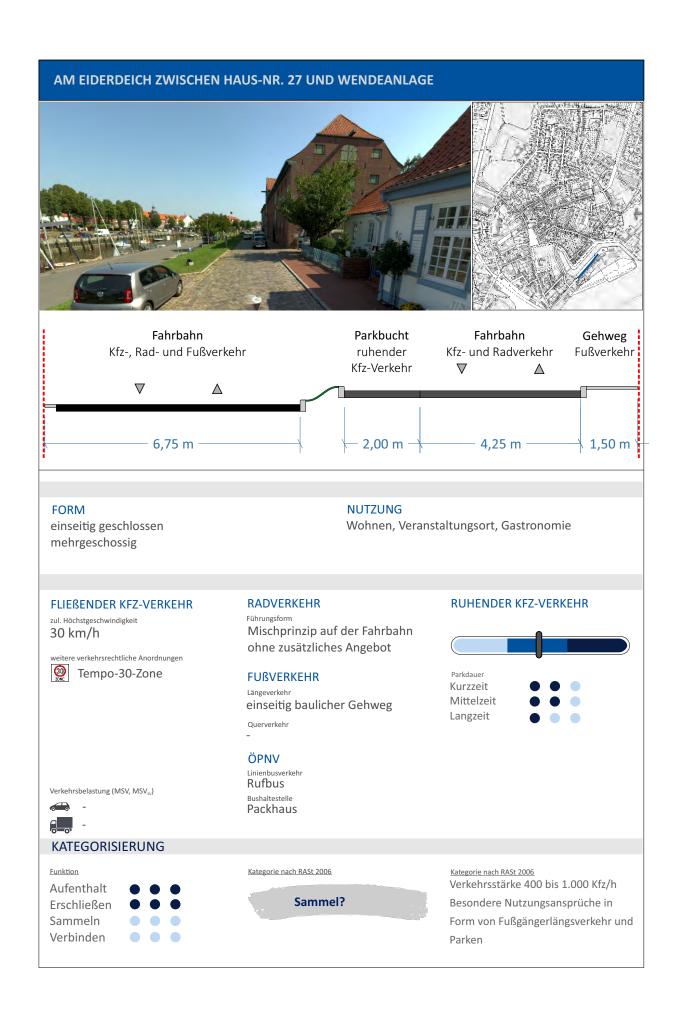
Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

Wohnstraße



HERRENGRABEN Fahrbahn Parkbucht Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr ruhener Fußverkehr Kfz-Verkehr ∇ Δ 2,00 m -5,25 m -2,00 m -2,50 m **NUTZUNG FORM** überwiegend geschlossen Wohnen, touristische Vermietung, Gemeinbedarf, kleinteiliges Gewerbe, Gastronomie mehrgeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle



Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



63 Kfz/h



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



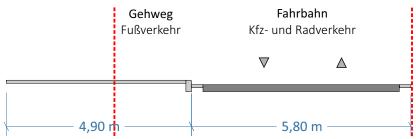
Kategorie nach RASt 2006

Sammel

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr sowie Liefern und Laden

AM MARKT Gehweg Fahrbahn





FORM

einseitig geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Parken, Gastronomie, Gemeinbedarf, kleinteiliges Gewerbe, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



westl. Fahrbahnrand bei Hausnr. 8 - 10



westl. Fahrbahnrand bei Hausnr. 10 - 13 und 15



1 Std.; westl. Fahrbahnrand bei Hausnr. 13 -14

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



203 Kfz/h



0 Lkw/h

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr einseitig baulicher Gehweg

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr Rufbus Bushaltestelle Markt

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

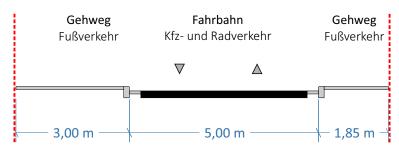
Hauptgeschäftsstraße

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 800 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr, Liefern und Laden, Radverkehr und Aufenthalt

JOHANN-ADOLF-STRAßE







FORM

überwiegend geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung, Gemeinbedarf, kleinteiliges Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



beidseitig, abschnittsweise



Parkdauerbeschränkung 1 Stunde, abschnittsweise



östl. Fahrbahnrand, abschnittsweise

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})





0 Lkw/h

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

einseitig baulicher Gehweg

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

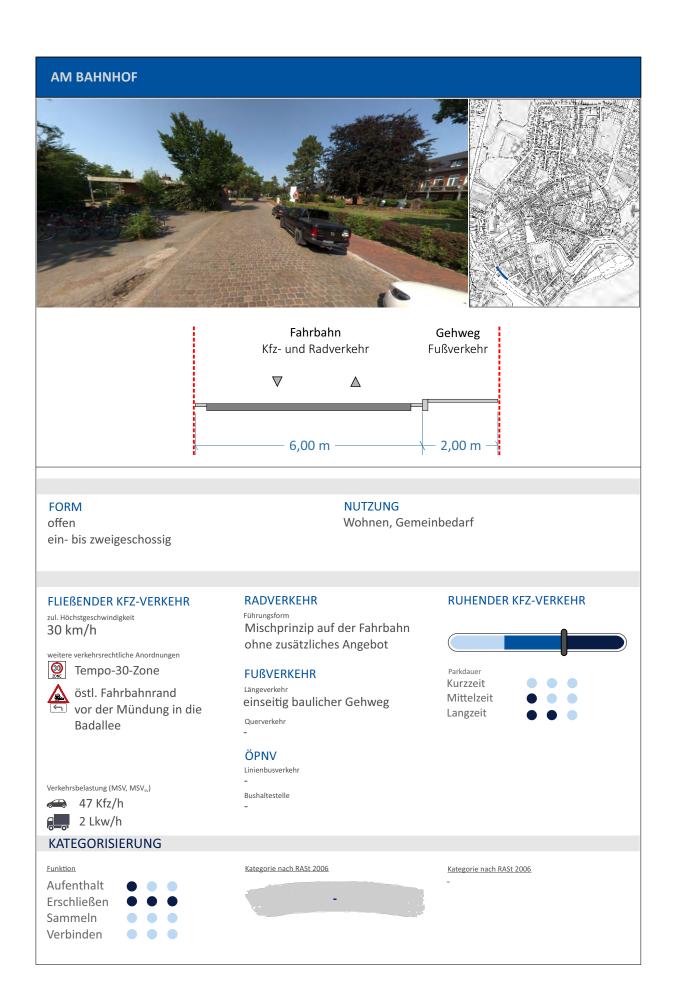
Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

Örtliche Geschäftsstraße

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr sowie Liefern und Laden



BAHNHOFSTRAßE Gehweg Fahrbahn Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Δ



FORM

geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



(5s) Verbot von Fahrzeugen mit einer tatsächlichen Masse von über 5,5t

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

Linienbusverkehr

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



ÖPNV

Bushaltestelle

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

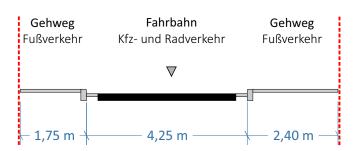


Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt Mischprinzip wird empfohlen

NEUSTRAßE







FORM

geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Gastronomie, kleinteiliges Gewerbe, Einzelhandel, Gemeinbedarf

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



Parkdauerbeschränkung 1 Std. Längeverkehr nördl. Fahrbahnrand



nördl. Fahrbahnrand Hausnr. 15 - 19



vorgeschriebene Fahrtrichtung von Ost nach West

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



100 Kfz/h



1 Lkw/h

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

beidseitig bauliche Gehwege

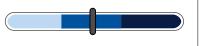
vorgezogene Seitenräume

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

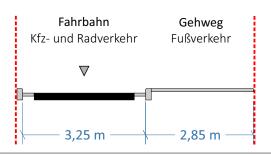


Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr sowie Liefern und Laden

AN DER BOOTFAHRT







FORM

einseitig geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Gastronomie, Parken, kleinteiliges Gewerbe, touristische Vermietung, Gemeinbedarf

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



Parkdauerbeschränkung 1 Stunde, abschnittsweise nördl. Fahrbahnrand



vorgeschriebene Fahrtrichtung von West nach Ost

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

einseitig baulicher Gehweg

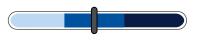
Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



AN DER BAUMSCHULE Fahrbahn Gehweg Kfz- und Radverkehr Fußverkehr ∇ Δ 4,45 m -− 1,85 m → **NUTZUNG FORM** offen Wohnen, touristische Vermietung ein- bis zweigeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr Sackgasse Mittelzeit einseitig baulicher Gehweg Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Aufenthalt Wohnweg Besondere Nutzungsanspruch in Form Erschließen Sammeln von Aufenthalt Verbinden Mischprinzip wird empfohlen

FISCHERSTRAßE ZWISCHEN AM HAFEN UND NEUSTADT





Fahrbahn Kfz-, Rad- und Fußverkehr

Δ

4,45 m

Mischprinzip auf der Fahrbahn

ohne zusätzliches Angebot

kein baulicher Gehweg

FORM

geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



vorgeschriebene Fahrtrichtung von Süd nach Nord



eingeschränktes Halteverbot für eine Zone

ÖPNV

Linienbusverkehr

RADVERKEHR Führungsform

FUßVERKEHR

Längeverkehr

Querverkehr

Bushaltestelle

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



0 Lkw/h

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

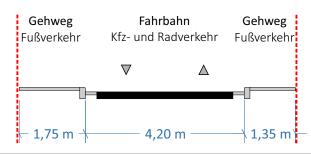


Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt Mischprinzip wird empfohlen

FISCHERSTRAßE ZWISCHEN NEUSTADT UND EIDERSTEDTER STRAßE







FORM

überwiegend offen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



östl. Fahrbahnrand



westl. Fahrbahnrand

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit

Mittelzeit Langzeit



Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



148 Kfz/h



4 Lkw/h

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



FISCHERSTRAßE ZWISCHEN EIDERSTEDTER STRAßE UND FRIEDRICHSTÄDTER CHAUSSEE Fahrbahn Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr ∇ 2,00 m -4,50 m 2,25 m -NUTZUNG **FORM** einseitig geschlossen Wohnen, Gemeinbedarf ein- bis zweigeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr westl. Fahrbahnrand Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle 148 Kfz/h 4 Lkw/h

Funktion
Aufenthalt
Erschließen
Sammeln
Verbinden

Kategorie nach RASt 2006
Wohnstraße
Wohnstraße

Wohnstraße

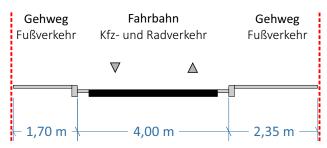
Kategorie nach RASt 2006
Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h
Besondere Nutzungsansprüche in
Form von Parken und Aufenthalt
Radverkehrsanlagen sind nicht
erforderlich

KATEGORISIERUNG

NEUWEG







FORM

geschlossen

ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Einzelhandel, Gemeinbedarf, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



südl. Fahrbahnrand, Hausnr. 2-18 Längeverkehr nördl. Fahrbahnrand Hausnr. 3-13 beidseitig bauliche Gehwege



Parkdauerbeschränkung, 1 Std. nördl. Fahrbahnrand zwischen Kreuzung und Hausnr. 1



Achtung Kinder (Schulweg) Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



160 LV/h



0 SV/h

FUßVERKEHR

Führungsform

RADVERKEHR

Mischprinzip auf der Fahrbahn

ohne zusätzliches Angebot

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



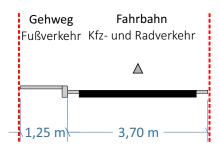
Kategorie nach RASt 2006



KASPAR-HOYER-STRAßE







FORM

offen

ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, kleinteiliges Gewerbe, Gastronomie, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



vorgeschriebene Fahrtrichtung von Nord nach Süd

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

einseitig baulicher Gehweg

Querverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



ÖPNV

Linienbusverkehr

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

10 Kfz/h 0 Lkw/h

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt Mischprinzip wird empfohlen

FRIESENSTRAßE Fahrbahn Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr ∇ \triangle - 1,65 m -6,15 m - 1,85 m → **NUTZUNG FORM** geschlossen Wohnen ein- bis zweigeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr Sackgasse Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege donnerstags, 8-12 Uhr, Langzeit Querverkehr östlicher Fahrbahnrand ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Aufenthalt Wohnweg Besondere Nutzungsanspruch in Form Erschließen Sammeln von Aufenthalt Verbinden Mischprinzip wird empfohlen

FESTUNGSTRAßE NORD Fahrbahn Parkbucht Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr ruhender Fußverkehr Kfz-Verkehr ∇ \triangle 1,85 m $^{-1}$ 5,55 m -1,50 m \ 1,50 m \ **FORM NUTZUNG** teilweise geschlossen, teilweise offen Wohnen, Gastronomie, kleinteiliges Gewerbe überwiegend ein- bis zweigeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h Aufenthalt

Wohnstraße

Erschließen Sammeln

Verbinden

Besondere Nutzungsansprüche in

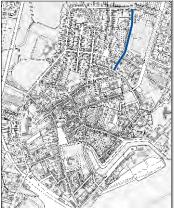
Form von Parken und Aufenthalt

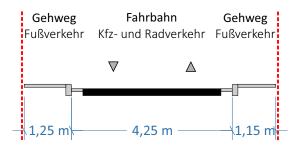
Radverkehrsanlagen sind nicht

erforderlich

BRARENSTRAßE







FORM

offen

ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung, Gemeinbedarf

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

überw. beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Linienbusverkehr

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

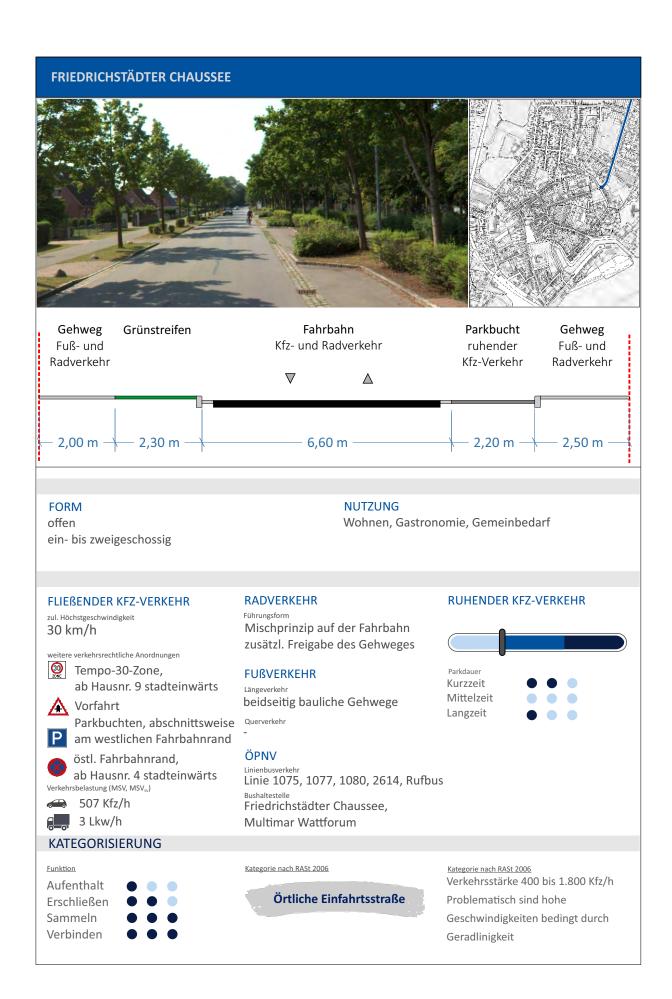
Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln

Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnstraße



NORDMARKSTRAßE





FORM

offen

ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



ÖPNV

Linienbusverkehr

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnweg

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt Mischprinzip wird empfohlen

DANCKWERTHSTRAßE Gehweg Fahrbahn Gehweg Kfz- und Radverkehr Fußverkehr Fußverkehr ∇ \triangle 6,00 m 1,50 m ⊢ 1,60 m ⁻ **NUTZUNG FORM** geschlossen Wohnen, Gastronomie, touristische Vermietung mehrgeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle 138 Kfz/h 5 Lkw/h **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 800 Kfz/h Aufenthalt

Sammelstraße

Erschließen Sammeln

Verbinden

Besondere Nutzungsansprüche in

punktuellem Querungsbedarf und Sicherheit des Radverkehrs

Form von Fußgängerlängsverkehr mit

TOFTINGER STRAßE







FORM

offen

ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung, Gemeinbedarf, Gastronomie

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



Achtung Kinder (Schulweg)

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln

Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

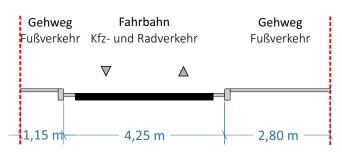
Wohnstraße

FESTUNGSTRAßE ZWISCHEN HOCHSTEG UND DANCKWERTHSTRAßE Gehweg Fahrbahn Gehweg Fußverkehr Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Δ 6,41 m 1,75 m -2,20 m -**NUTZUNG FORM** überw. geschlossen Wohnen überw. ein- bis zweigeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr westl. Fahrbahnrand, Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege ab Hausnr. 1 bis Kreuzung Langzeit Querverkehr stadteinwärts ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Aufenthalt Wohnweg Besondere Nutzungsanspruch in Form Erschließen Sammeln von Aufenthalt Verbinden Mischprinzip wird empfohlen

HOCHSTEG ZWISCHEN KATTREPEL UND FESTUNGSSTRAßE







FORM

geschlossen ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



südl. Fahrbahnrand, von Hausnr. 18 bis 24



nördl. Fahrbahnrand, ab Hausnr. 1 bis 23

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnstraße

HOCHSTEG ZWISCHEN FESTUNGSSTRAßE UND YURIAN-OVENS-SRTRAßE Gehweg Fahrbahn Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr \triangle 1,50 m 1,50 m 5,00 m **FORM NUTZUNG** offen Wohnen, Gemeinbedarf, kleinteiliges Gewerbe überw. mehrgeschossig

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



Achtung Kinder (Schule)



nördl. Fahrbahnrand, ab Hausnr. 35b bis Ende der Straße

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linie 1076, 1077, Rufbus

Schule am Ostertor

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



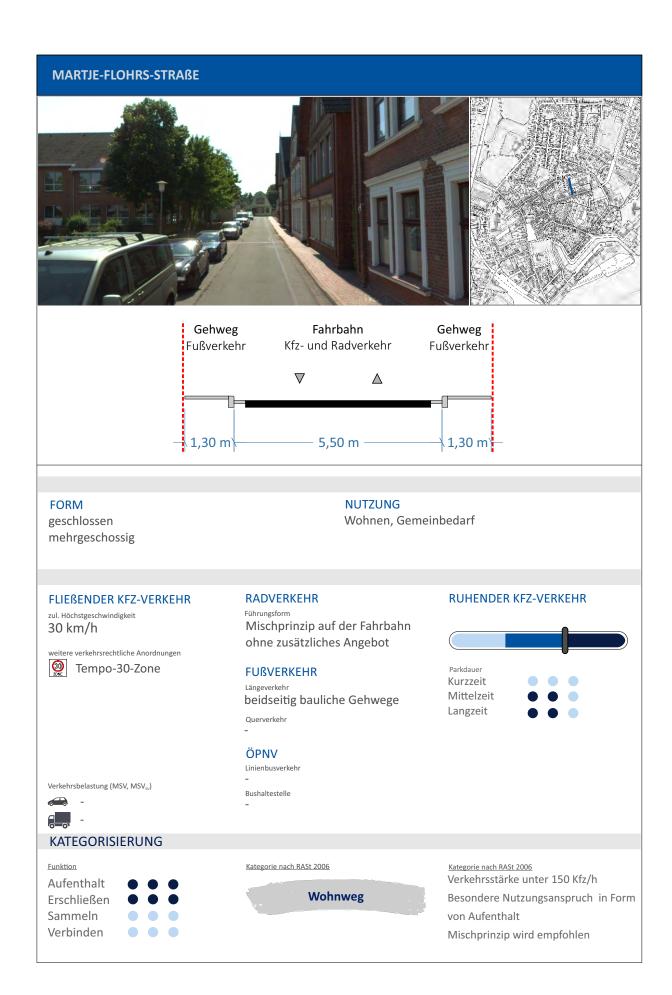
KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnstraße



YURIAN-OVENS-STRAßE Gehweg Fahrbahn





FORM NUTZUNG

überw. offen bis auf eine Häuserzeile überw. ein- bis zweigeschossig bis auf die Zeile mehrgeschossig

RADVERKEHR

FUßVERKEHR

Mischprinzip auf der Fahrbahn

ohne zusätzliches Angebot

beidseitig bauliche Gehwege

Führungsform

Längeverkehr

Querverkehr

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



nördl. Fahrbahnrand, von Hausnr. 3 bis 13 und Hausnr. 17 bis 21

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



130 Kfz/h



3 Lkw/h

Bushaltestelle

Wohnen, kleinteiliges Gewerbe

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



ÖPNV

Linienbusverkehr

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006



HERZOG-PHILIPP-ALLEE ZWISCHEN RINGSTRAßE UND DANCKWERTHSTRAßE Gehweg Fahrbahn Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr 2,25 m -5,60 m -1,50 m **FORM NUTZUNG** offen Wohnen, Gemeinbedarf, Einzelhandel, kleinteiliges Gewerbe überw. ein- bis zweigeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h zusätzl. Freigabe des Gehweges weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone **FUßVERKEHR** Parkdauer Kurzzeit Längeverkehr beidseitig, Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege abschnittsweise Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Linie 1075, 1076, 1077, 1080, Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Rufbus 249 Kfz/h Bushaltestelle 3 Lkw/h Dänische Schule **KATEGORISIERUNG** Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 800 Kfz/h Aufenthalt Sammelstraße Besondere Nutzungsansprüche in Erschließen

Sammeln

Verbinden

Form von Fußgängerlängsverkehr mit

punktuellem Querungsbedarf und Sicherheit des Radverkehrs

HERZOG-PHILIPP-ALLEE ZWISCHEN SELCKSTRAßE (L 241) UND RINGSTRAßE





FORM

offen

überw. ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Gemeinbedarf, Einzelhandel, kleinteiliges Gewerbe

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn zusätzl. Freigabe des Gehweges

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr Linie 1075, 1077, 1080, Rufbus Bushaltestelle

Ringstraße

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



382 Kfz/h



3 Lkw/h

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Sammelstraße

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 800 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängsverkehr mit punktuellem Querungsbedarf und Sicherheit des Radverkehrs

RINGSTRAßE Fahrbahn Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr ∇ Δ 5,75 m ⊢ 1,60 m + − 1,60 m 🕆 NUTZUNG **FORM** einseitig geschlossen Wohnen, Gemeinbedarf, Einzelhandel, kleinteiliges Gewerbe überwiegend mehrgeschossig

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



nördlicher Fahrbahnrand bei Hausnr. 22

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

Linienbusverkehr

ÖPNV

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln

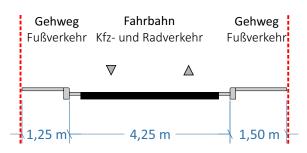
Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnstraße

KATTREPEL





FORM

geschlossen überwiegend mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Einzelhandel, kleinteiliges Gewerbe, touristische Vermietung, Gastronomie

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



westlicher Fahrbahnrand, von Hausnr. 3 bis 11 und bei Hausnr. 2

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Aufpflasterung ohne Bevorrechtigung

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



160 Kfz/h

1 Lkw/h

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006

Örtliche Geschäftsstraße

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr sowie Liefern und Laden

NEUSTADT Gehweg Fahrbahn Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr \triangle 2,20 m -4,50 m -− 1,80 m 🚽 **FORM NUTZUNG** geschlossen Wohnen, Einzelhandel, touristische Vermietung, Gastronomie, Gemeinbedarf

mehrgeschossig

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



Parkdauerbeschränkung P 30 Min., Hausnr, 37-41





Gefahrenstelle Kindergarten

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



→ 36 Kfz/h



0 Lkw/h

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr sowie Liefern und Laden

TWIETE





Fahrbahn

Kfz-, Rad- und Fußverkehr



FORM

geschlossen

überwiegend ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



vorgeschriebene Fahrtrichtung von Nord nach Süd



Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5t

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

keine baulichen Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit

Langzeit



Linienbusverkehr

Bushaltestelle

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt

Mischprinzip wird empfohlen

KLINGBERGER STRAßE Fahrbahn Gehweg Gehweg Fußverkehr Kfz- und Radverkehr Fußverkehr \triangle 1,25 m 4,25 m 1,25 m **NUTZUNG FORM** geschlossen Wohnen mehrgeschossig FLIEßENDER KFZ-VERKEHR **RADVERKEHR RUHENDER KFZ-VERKEHR** Führungsform zul. Höchstgeschwindigkeit Mischprinzip auf der Fahrbahn 30 km/h ohne zusätzliches Angebot weitere verkehrsrechtliche Anordnungen Tempo-30-Zone Parkdauer **FUßVERKEHR** Kurzzeit Längeverkehr Mittelzeit beidseitig bauliche Gehwege Langzeit Querverkehr ÖPNV Linienbusverkehr Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv}) Bushaltestelle KATEGORISIERUNG Funktion Kategorie nach RASt 2006 Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Aufenthalt Wohnweg Besondere Nutzungsanspruch in Form Erschließen

Sammeln

Verbinden

von Aufenthalt

Mischprinzip wird empfohlen

RADEMACHERSTRAßE





FORM

geschlossen

überwiegend ein- bis zweigeschossig

NUTZUNG

Wohnen, touristische Vermietung, Gemeinbedarf, kleinteiliges Gewerbe, Einzelhandel

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



Sackgasse,



keine Wendemöglichkeit



beidseitig, abschnittsweise

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Linienbusverkehr

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit

Langzeit





Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



KATEGORISIERUNG

Funktion

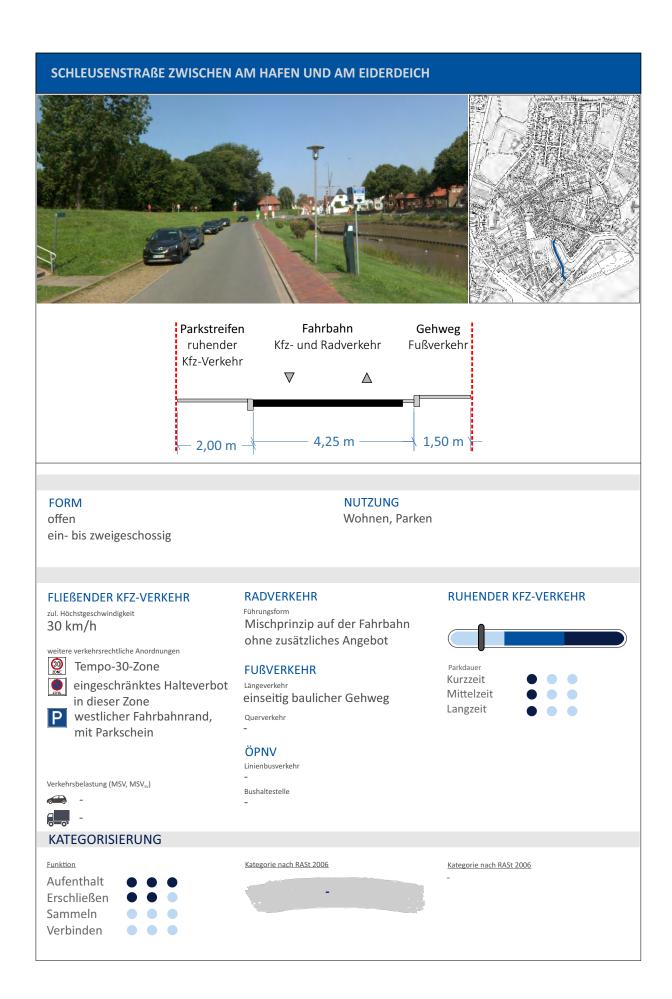
Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

Kategorie nach RASt 2006

Wohnweg

Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h Besondere Nutzungsanspruch in Form von Aufenthalt

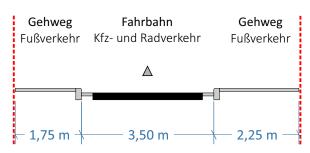
Mischprinzip wird empfohlen



SCHLEUSENSTRAßE ZWISCHEN AM HAFEN UND NEUSTADT







FORM

geschlossen mehrgeschossig

NUTZUNG

Wohnen, Einzelhandel, touristische Vermietung, kleinteiliges Gewerbe

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



Tempo-30-Zone



vorgeschriebene Fahrtrichtung von Süd nach Nord



östlicher Fahrbahnrand

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn ohne zusätzliches Angebot

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

ÖPNV

Bushaltestelle

RUHENDER KFZ-VERKEHR



Parkdauer Kurzzeit Mittelzeit Langzeit



Linienbusverkehr

KATEGORISIERUNG

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})

111 Kfz/h 1 Lkw/h

Funktion

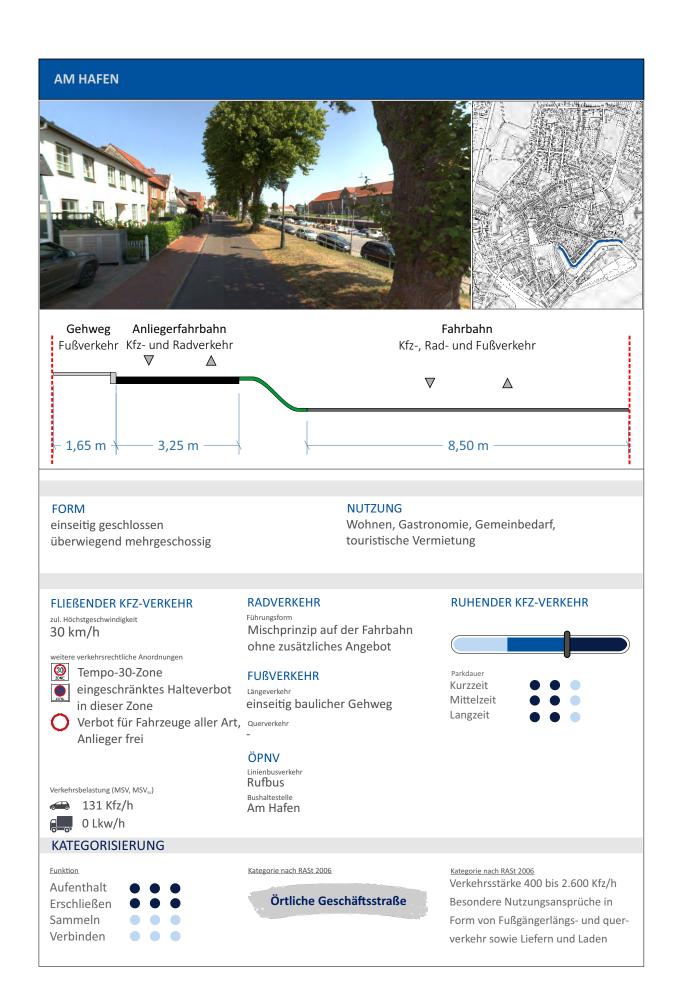
Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden



Kategorie nach RASt 2006



Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 400 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Fußgängerlängs- und querverkehr sowie Liefern und Laden



SELCKSTRAßE Fahrbahn Gehweg Gehweg Fußverkehr Fußverkehr Kfz- und Radverkehr ∇ Δ 6,10 m 1,65 m ⁻³ 2,00 m → **FORM NUTZUNG** offen Wohnen, Gastronomie, Gemeinbedarf, touristische Vermietung, kleinteiliges Gewerbe überwiegend ein- bis zweigeschossig

FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

weitere verkehrsrechtliche Anordnungen



beidseitig, überwiegend



Vorfahrtsstraße

RADVERKEHR

Führungsform

Mischprinzip auf der Fahrbahn Fahrräder Frei auf dem Gehweg

FUßVERKEHR

Längeverkehr

beidseitig bauliche Gehwege

Querverkehr

Parkdauer Kurzzeit

Mittelzeit Langzeit



RUHENDER KFZ-VERKEHR

Verkehrsbelastung (MSV, MSV_{sv})



477 LV/h



5 SV/h

KATEGORISIERUNG

Funktion

Aufenthalt Erschließen Sammeln Verbinden

ÖPNV

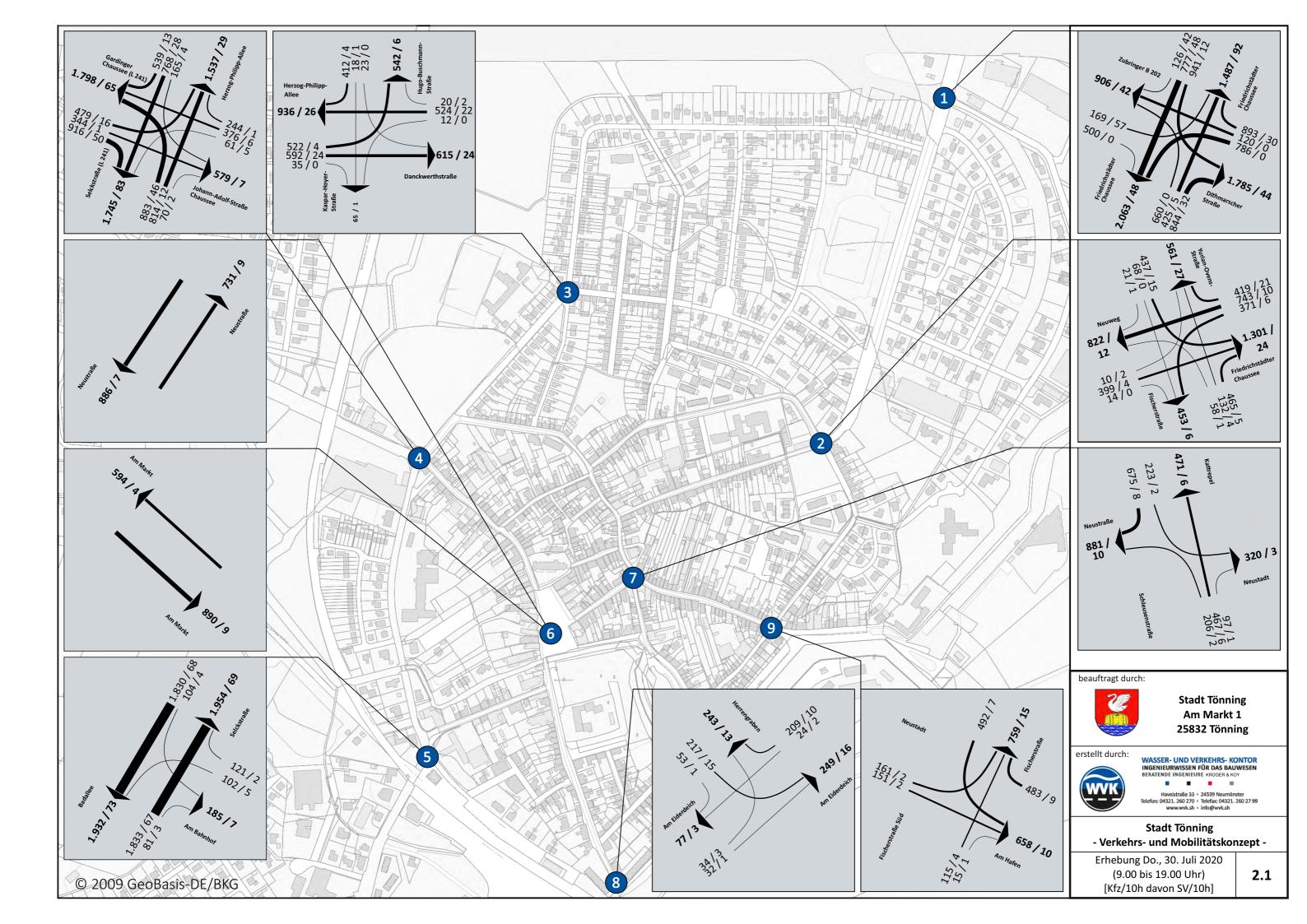
Linienbusverkehr Linie 1071, 1075, 1076, 1077, 2614, Rufbus

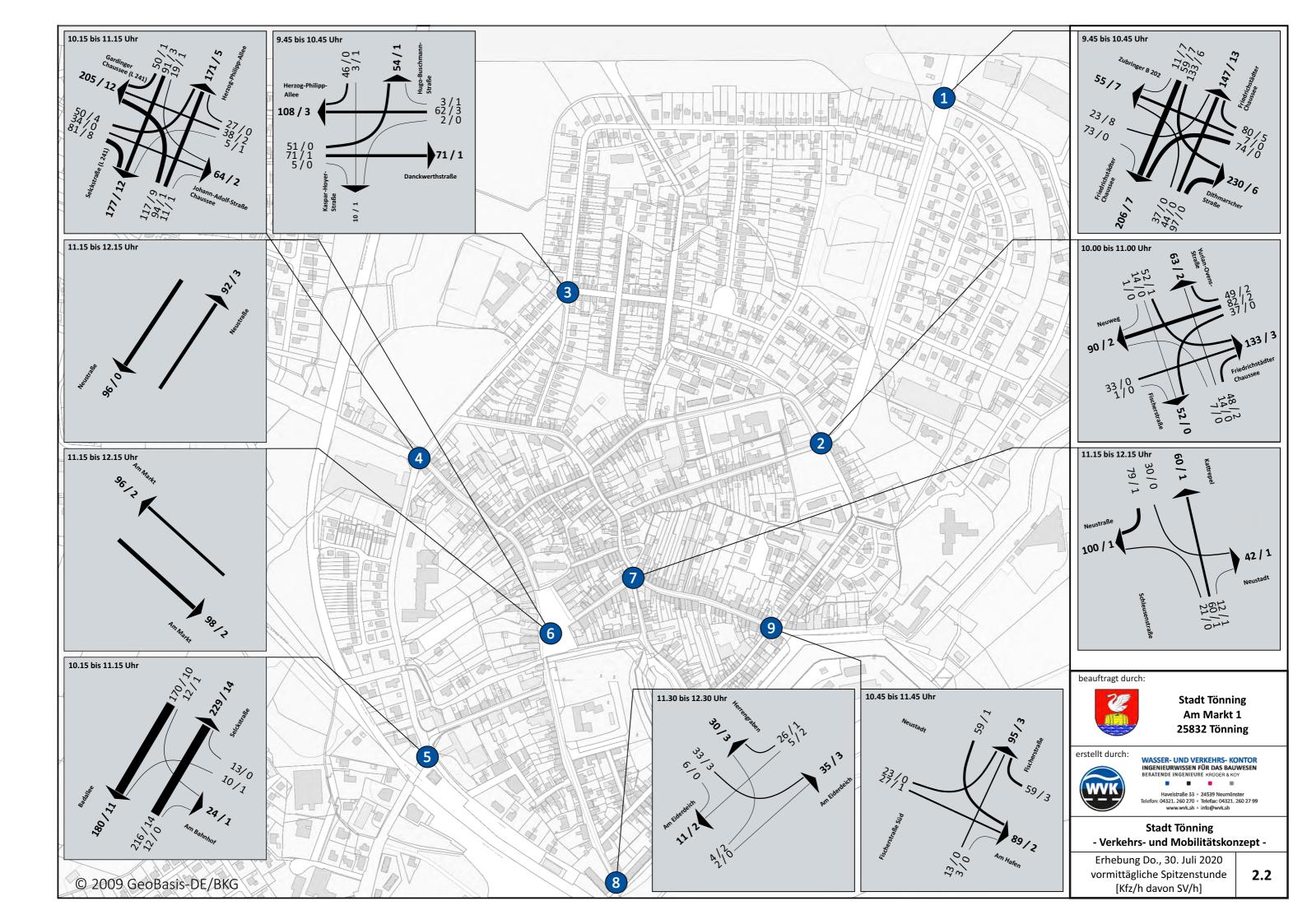
Bushaltestelle Am Bahnhof, Gesundheitszentrum

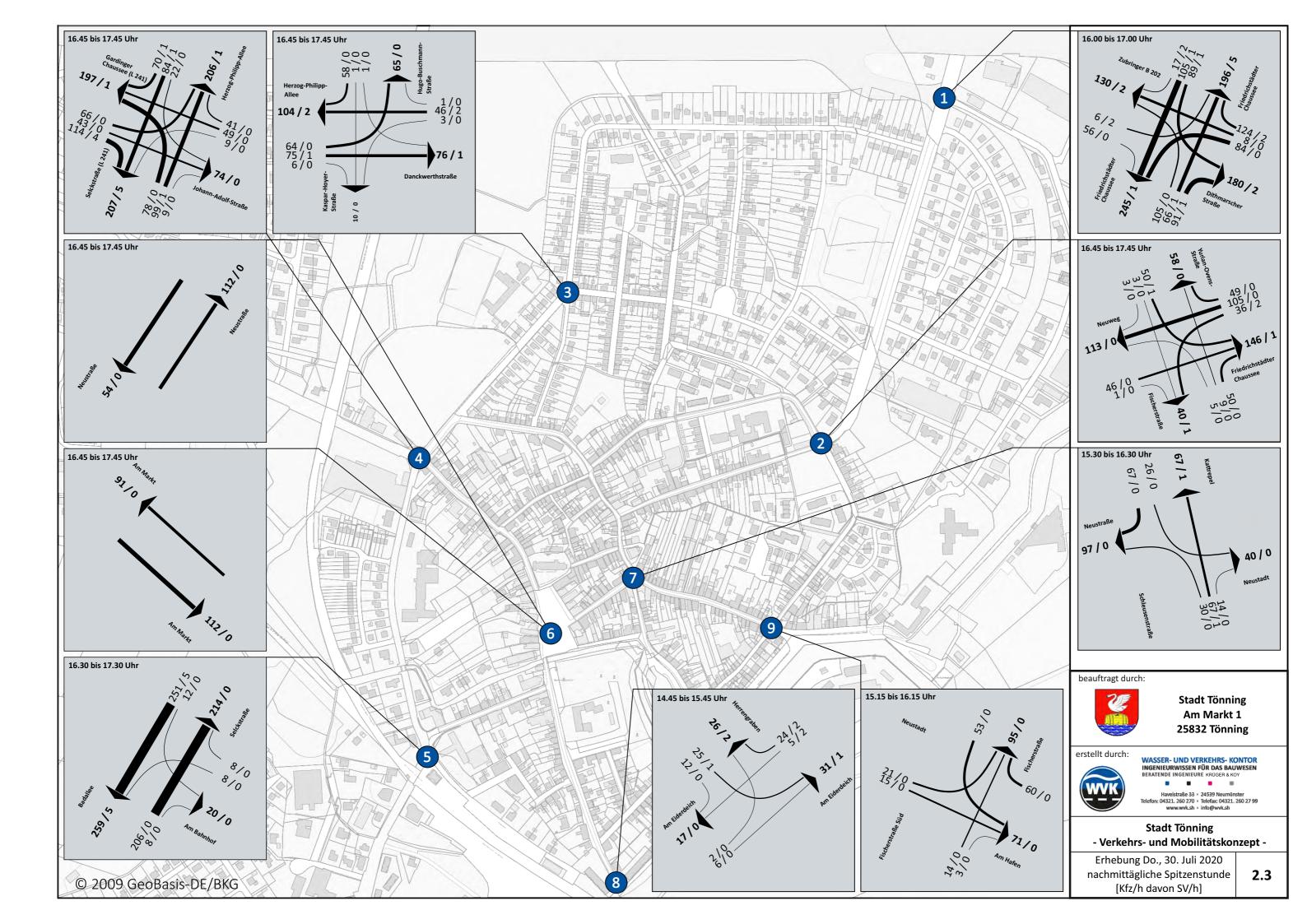
Kategorie nach RASt 2006

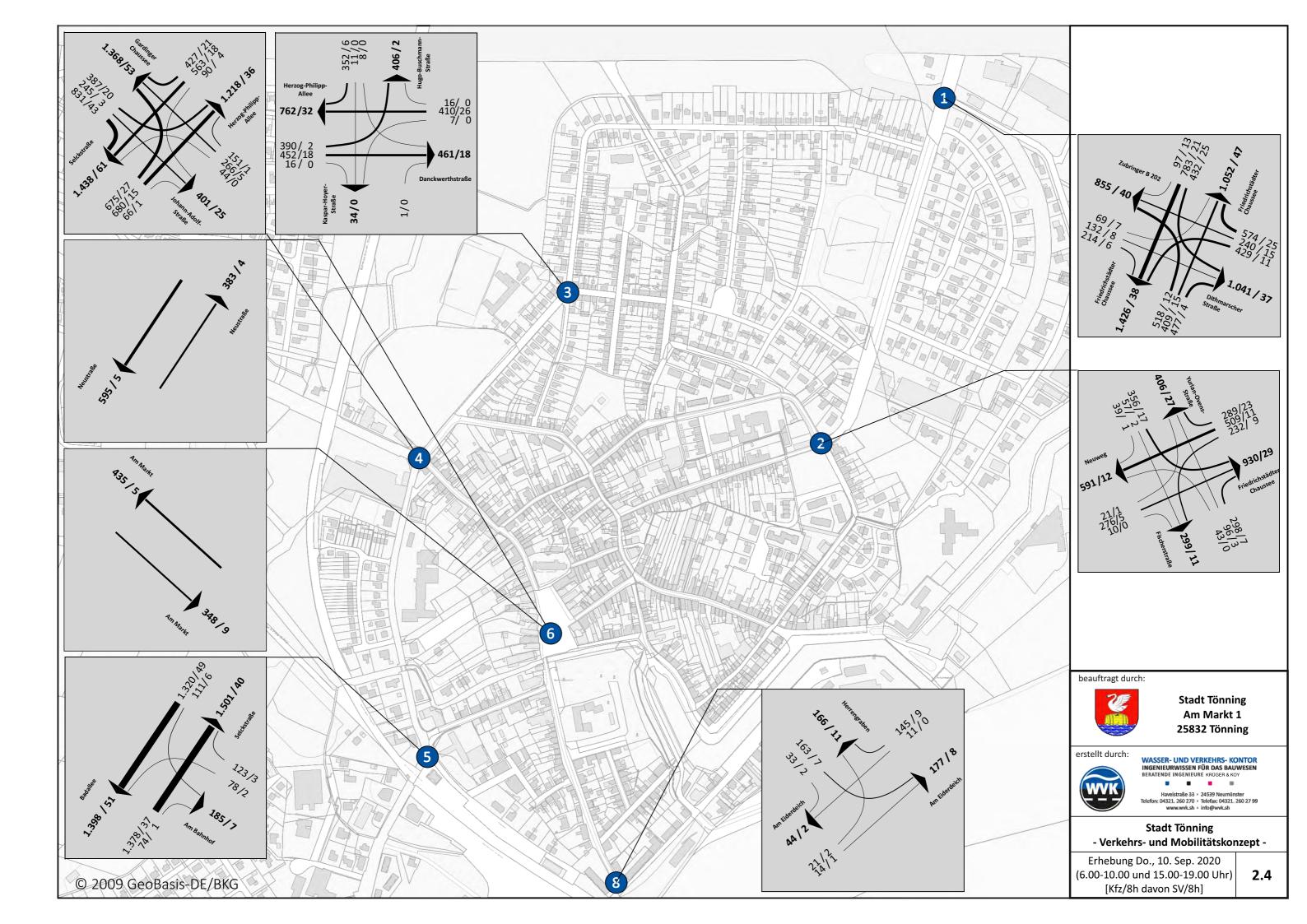
Verbindungsstraße

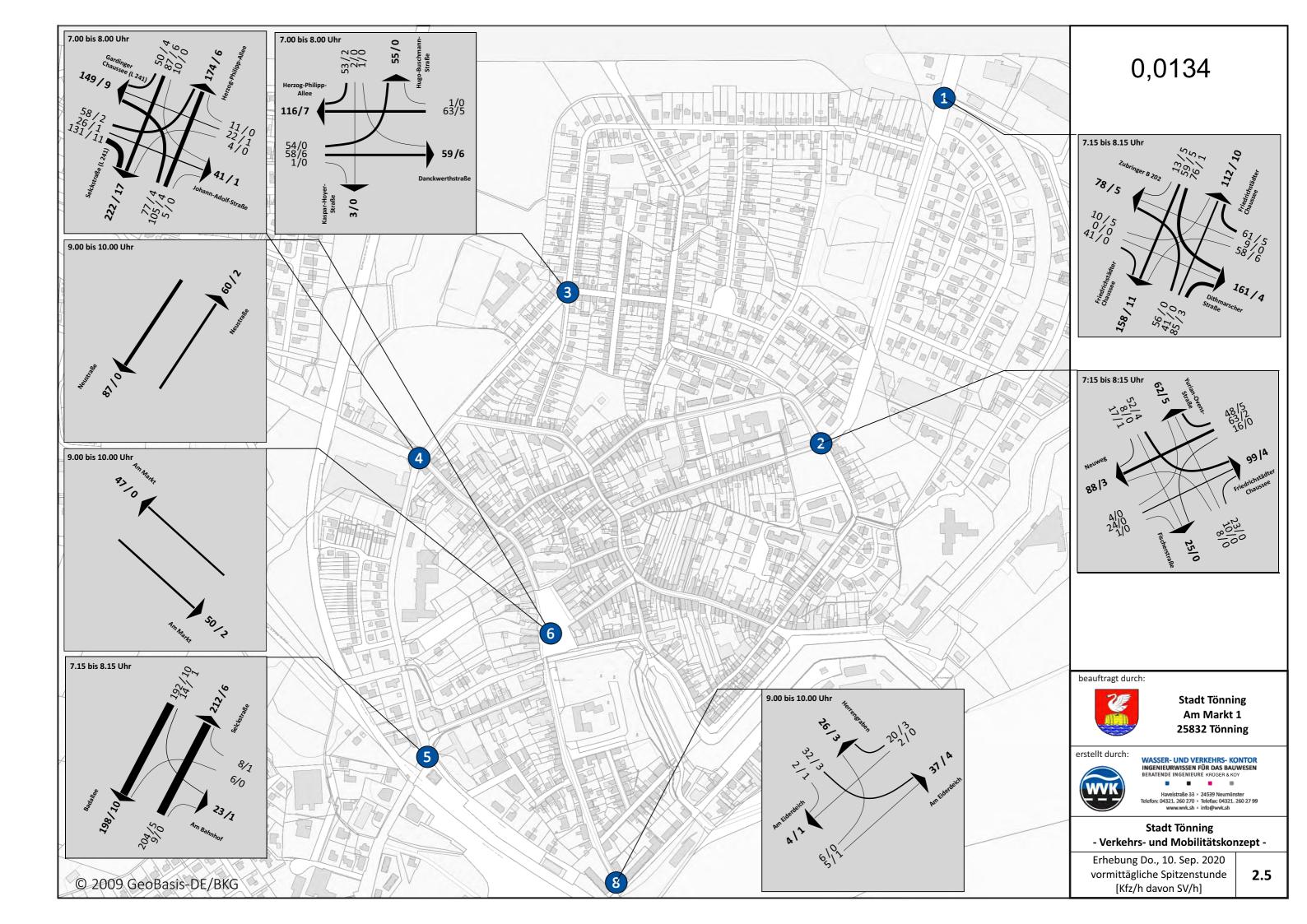
Kategorie nach RASt 2006 Verkehrsstärke 800 bis 2.600 Kfz/h Besondere Nutzungsansprüche in Form von Radverkehrssicherheit und ÖPNV, gebündelter Fußquerverkehr

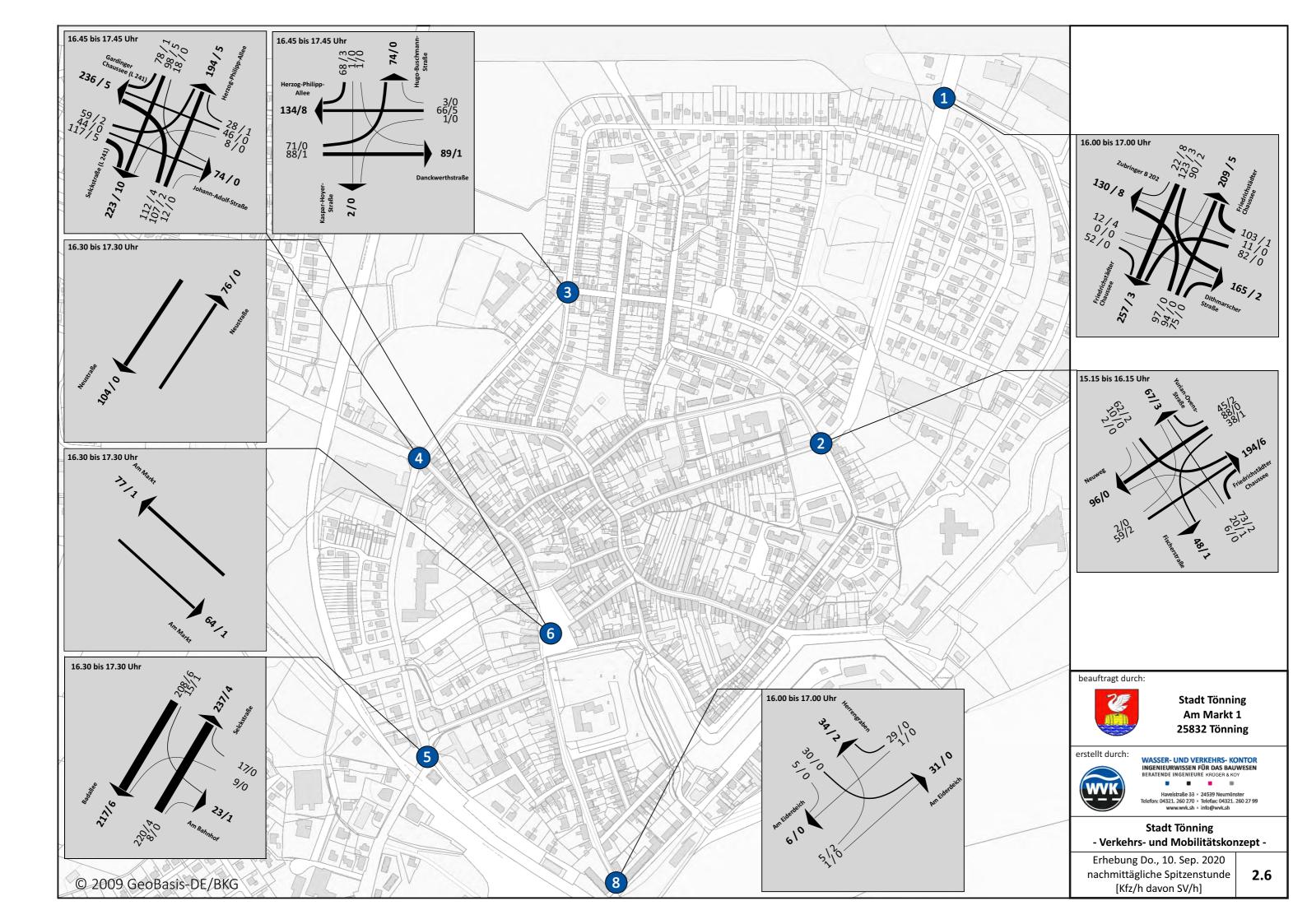


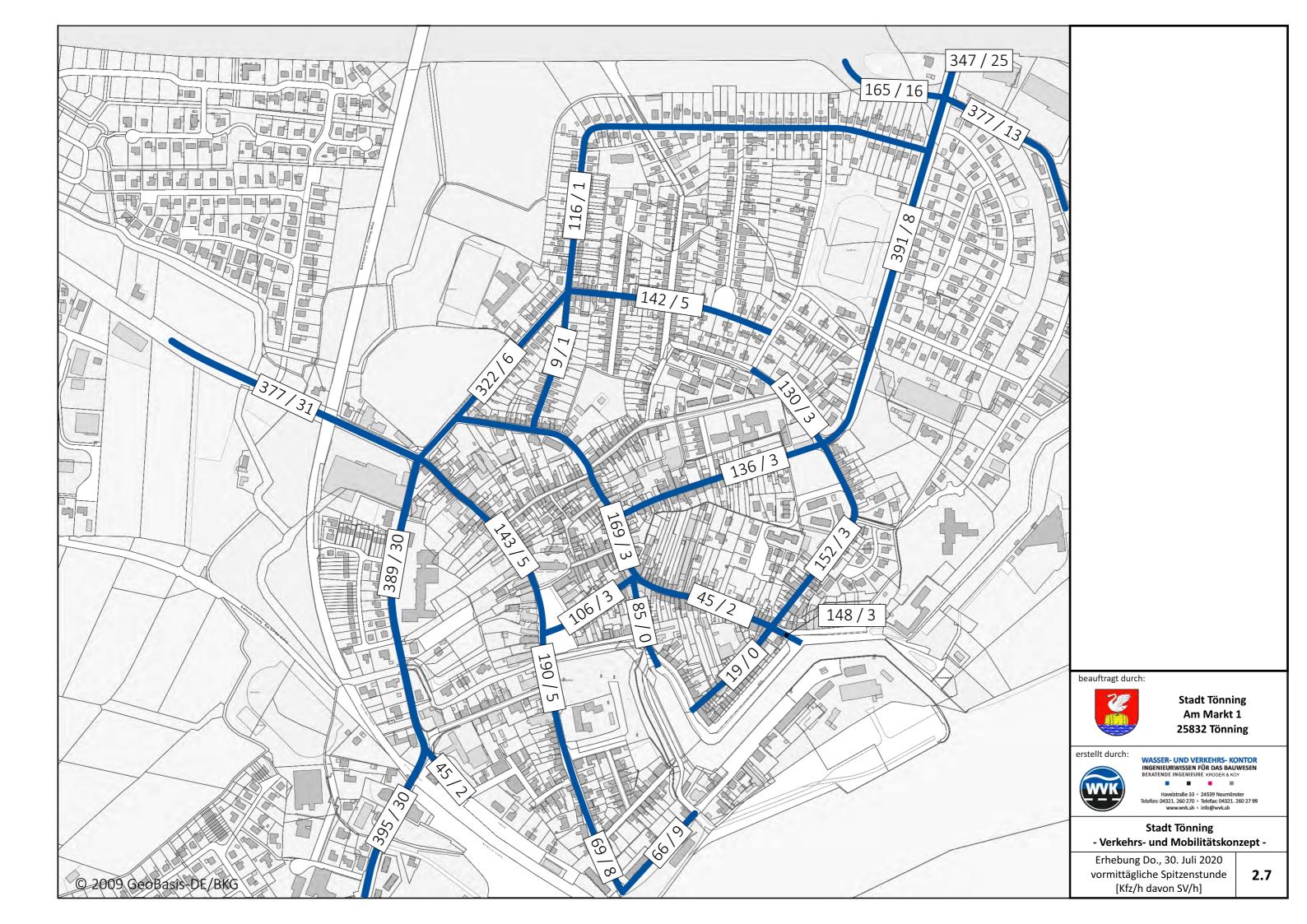


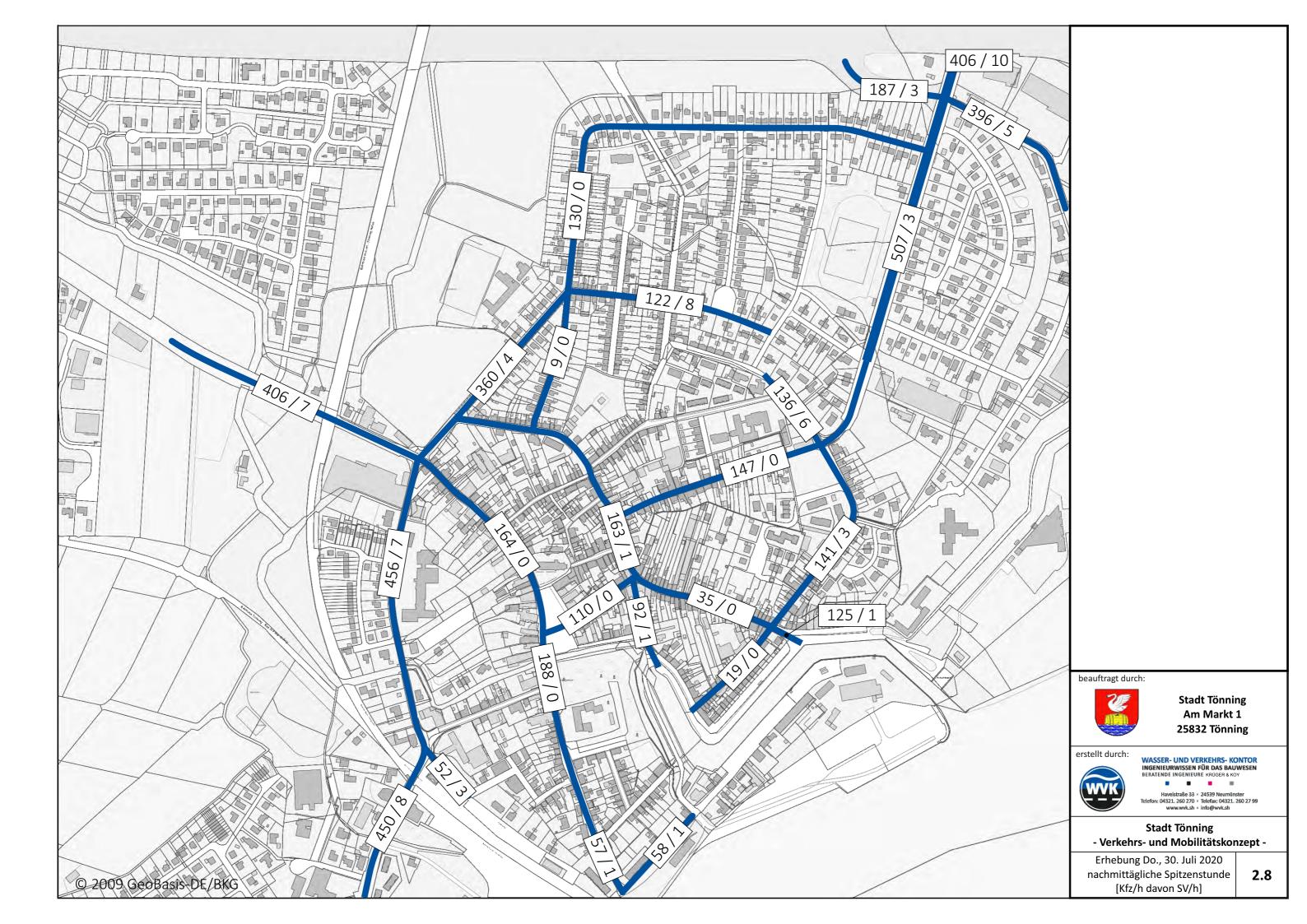


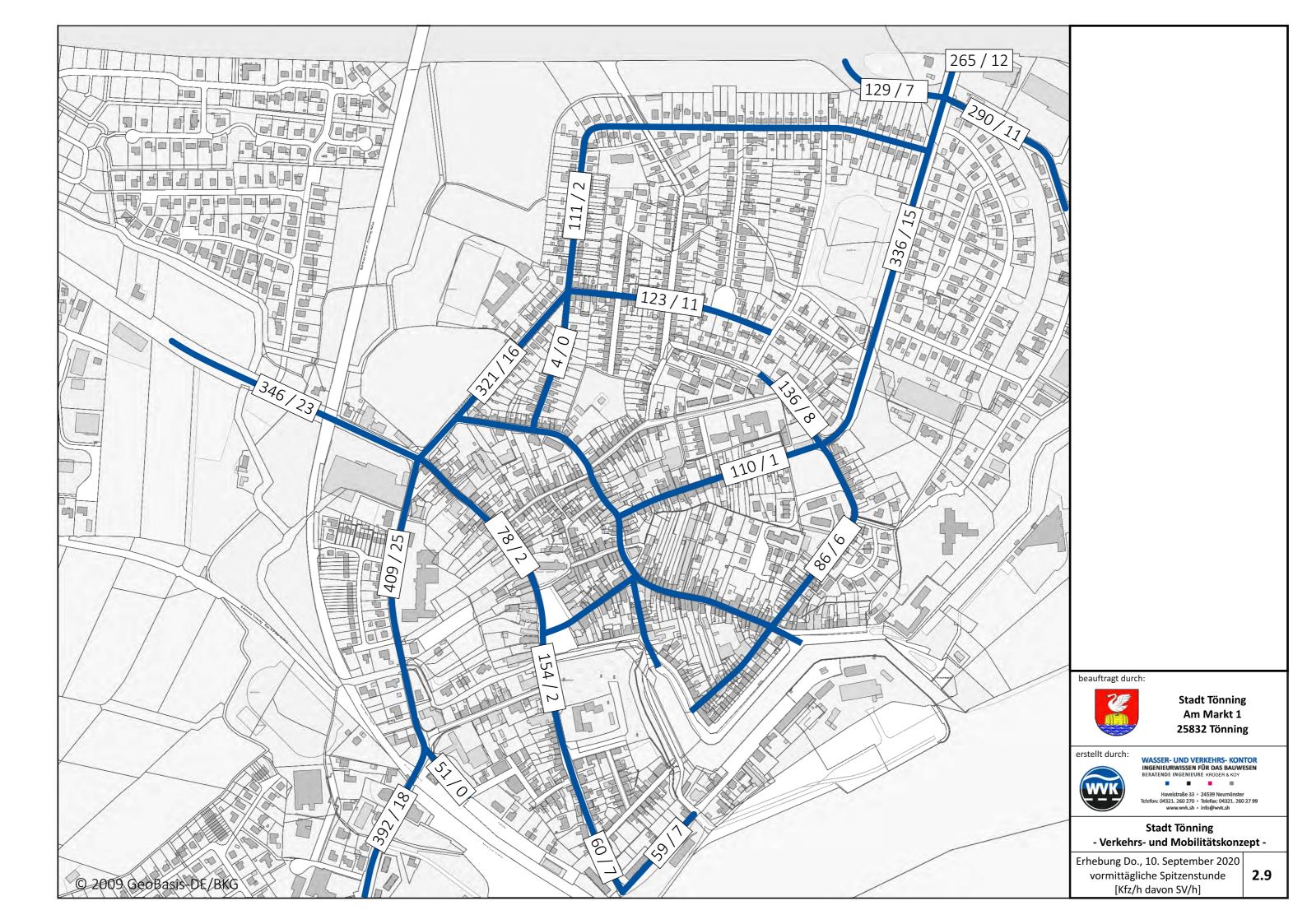


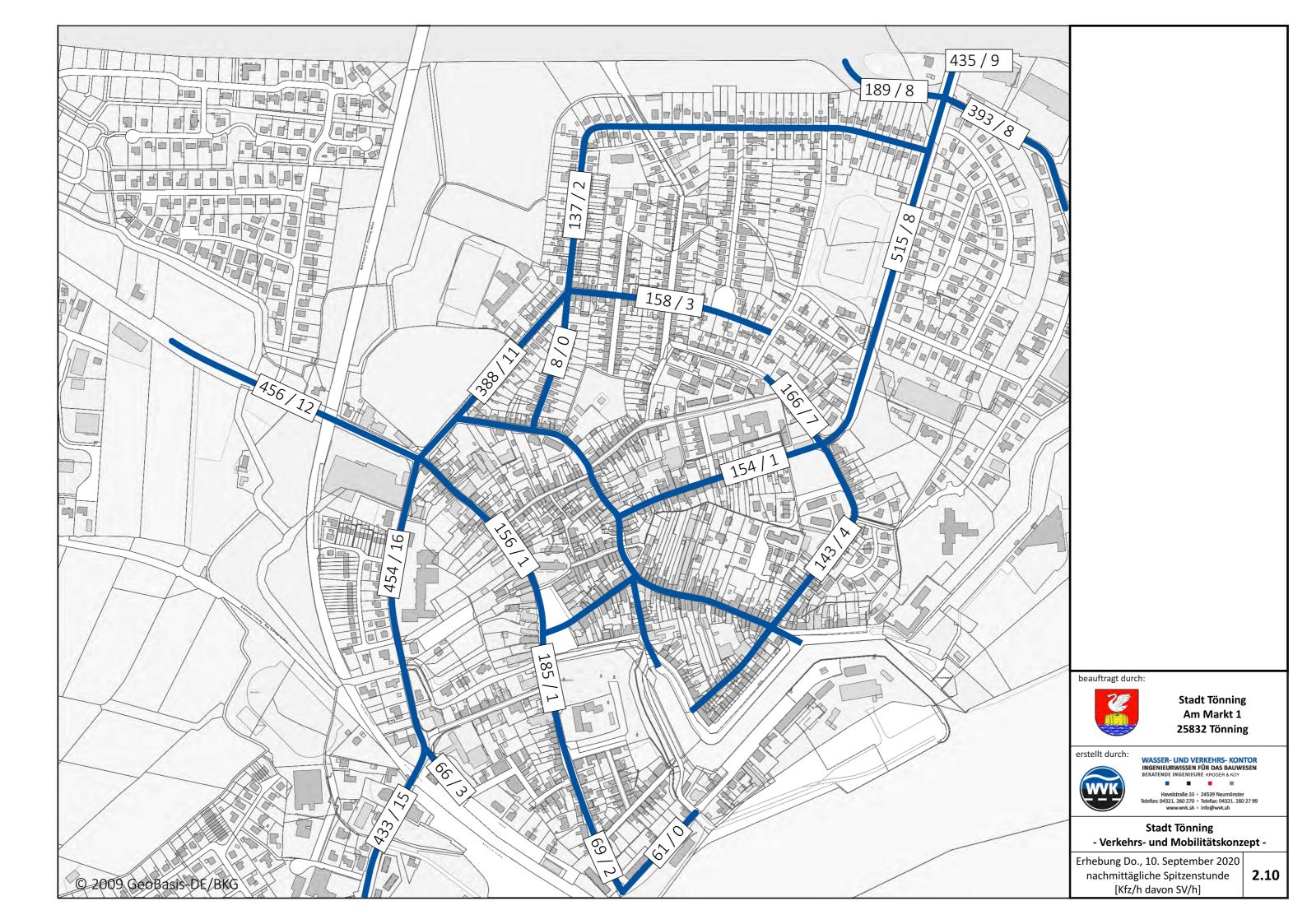












Leitziele
L 1, L 2

Entwicklungsziele

Schlüsselmaßnahme SM_01

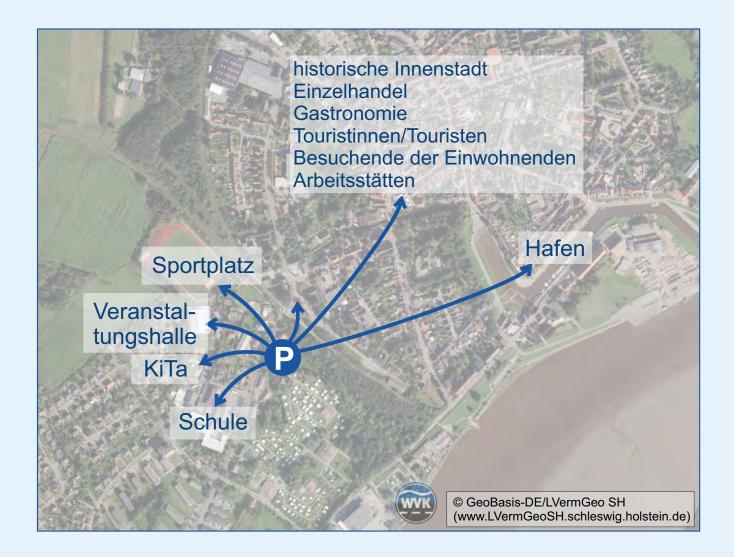
Zentralisierung Parkraumangebot am Bahnhof



E 1.1, E 2.1, E 2.2

Maßnahmenbeschreibung

Das Bahnhofsumfeld eignet sich aufgrund der Nähe zu verkehrsintensiven Einrichtungen und der Innenstadt optimal als Standort für zentralisiertes Parken. Als Flächen stehen das derzeitige Waldgrundstück zwischen den Eisenbahngleisen und der ehemaligen kath. Kirche, das ehemalige Kirchengrundstück oder der derzeitige Spiel- und Bolzplatz zur Verfügung. Hier kommt es zu einer Mischnutzung zwischen touristische Verkehren, Anwohnerinnen und Anwohnern, sowie Angehörigen der Schule, der Kindertagesstätte, der Veranstaltungshalle und des Sportplatzes. Ein dort entstehender Parkplatz sollte mindestens 100 Parkstände umfassen.







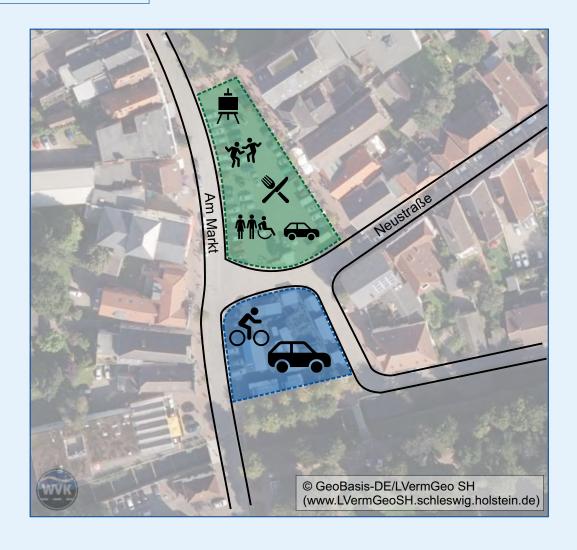


Schlüsselmaßnahme SM_02

Parkraumangebot Marktplatz



Entwicklungsziele E 1.1, E 2.1, E 2.2, E 2.3



Maßnahmenbeschreibung

Der Marktplatz als Zentrum der Innenstadt sollte in Zukunft stärker für den Aufenthalt von Bürgerinnen und Bürgern sowie Touristinnen und Touristen und weniger für ruhenden Verkehr genutzt werden. Hierzu ist bspw. die Ausweitung der Außengastronomie, die Informationsweitergabe, die Ausrichtung von kulturellen Kleinveranstaltungen und die gestalterische Aufwertung mit einer umfassenden Barrierefreiheit möglich. Der südliche Bereich des Markplatzes sollte weiterhin für Kurzzeitparker sowie Fahrradparken vorgehalten werden.





Schlüsselmaßnahme SM_03

Parkraumbewirtschaftung

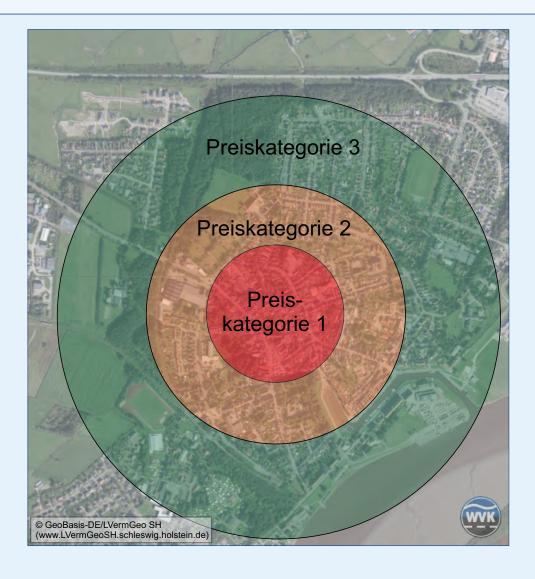


Entwicklungsziele E 1.1, E 2.1, E 2.2

Maßnahmenbeschreibung

Die Preisgestaltung der Parkraumbewirtschaftung ist eine wichtige Stellschraube zur Regulierung des ruhenden Verkehres. In dem direkten Innenstadtbereich (Marktplatz) sollten hohe Parkgebühren verlangt werden, um das Parken hier unattraktiv zu gestalten. Der Bereich der mittleren Preiskategorie (Kat. 2) umfasst unter anderem den Hafenbereich in Richtung Marktplatz hin. Preisgünstig oder im besten Fall kostenfrei wird das Parken in der Kategorie 3 empfohlen, um dort insbesondere die touristischen Verkehre hin zu verlagern. Hierzu gehören beispielweise der Bereich der Eiderkaje sowie der potentielle Standort des Parkhauses am Bahnhof.

Mit einer Verdeutlichung der Preisgestaltung im Parkleitsystem wird dieses Instrument noch unterstützt und verdeutlicht.



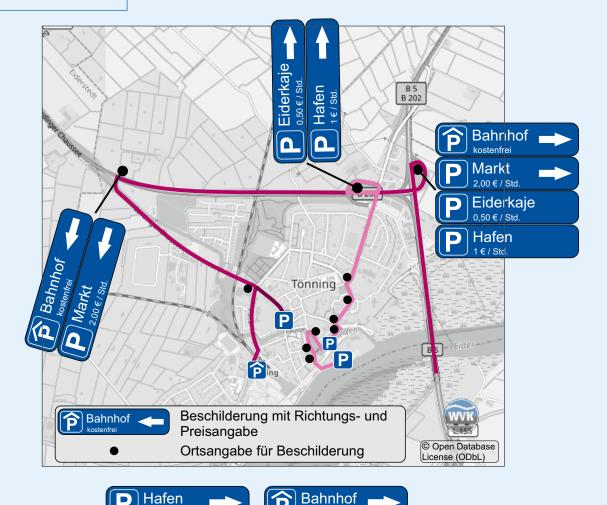


Schlüsselmaßnahme SM_04

Parkleitsystem



Entwicklungsziele E 1.1, E 2.1, E 2.2



kostenfrei

Markt

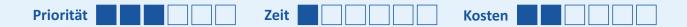
Maßnahmenbeschreibung

Das Parkleitsystem sollte die Kfz-Verkehre insbesondere von der *Bundesstraße B 5* aus gezielt zu den ausgewiesenen Parkplätze am Hafen, an der Eiderkaje, am Marktplatz und am Bahnhof führen. Im Zuge des übergeordneten Streckennetzes wird empfohlen, die Preisgestaltung der Parkraumbewirtschaftung (hier beispielhaft) aufzunehmen. Im Innenstadtbereich sollte die Beschilderung möglichst reduziert als reine Wegweiser dargestellt werden.

1 € / Std.

Eiderkaje .

Zusätzlich ist eine Einbindung der Parkraumsituation auf der Homepage der Stadt Tönning sowie der TönningApp sinnvoll, um touristische Verkehre mit einem Navigationssystem direkt zu der gewünschten Parkplatzanlage leiten zu können. Auch hier ist der Hinweis auf die Preisgestaltung zielführend.



Leitziele L 2, L 4, L 5

Schlüsselmaßnahme SM_05

Gestaltung von Mischverkehrsflächen



Entwicklungsziele E 2.3, E 4.1, E 4.2, E 5.1, E 5.2, E 5.3

Maßnahmenbeschreibung

Einige der innerstädtischen schmalen Einbahnstraßen eigenen sich zur Umgestaltung zu Mischverkehrsflächen und der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (gem. VZ 315) - hier das Beispiel der Norderstraße. Die beidseitigen sehr schmalen Gehwege werden aufgehoben, bei hohem Parkdruck wird einseitig ein Parkstreifen markiert, es besteht eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden, die Fahrgeschwindigkeit beträgt 5 - 7 km/h, die Aufenthaltsqualität wird maßgeblich gesteigert und die Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung ist möglich.







Schlüsselmaßnahme SM_06

Verbesserung Parkraumangebot am Hafen



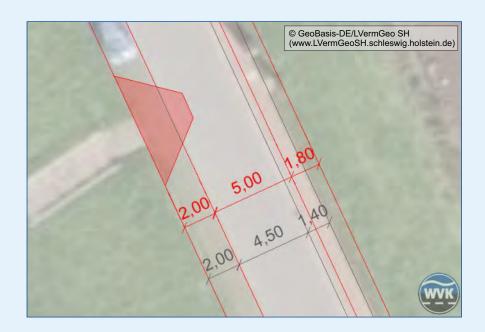
Entwicklungsziele E 1.1, E 2.1, E 2.2

Maßnahmenbeschreibung

Diese Maßnahme zielt auf die Herstellung einer möglichst großen Anzahl Parkstände im Bereich des Hafens ab. Hierbei werden drei Teilbereiche betrachtet:

- Am Hafen nördlich Hafenbecken
- Schleusenstraße westlich Hafenbecken
- Eiderkaje





In der *Schleusenstraße* sollte die Fahrbahn von 4,50 m auf 5,00 m erweitert werden, um den Begegnungsfall zweier Fahrzeuge besser abwickeln zu können. Zudem wäre eine Verbreiterung des Gehweges wünschenswert. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende kann ein vorgezogener Seiten-raum eingerichtet werden. Ziel ist es, das Parken verträglich und verkehrssicher herzustellen.

Die Prüfung zur Veränderung des Deiches ist vordergründig vorzunehmen.

Die Grünfläche an der Eiderkaje bietet theoretisch die Möglichkeit zur Herstellung von etwa 50 Parkständen. Hier sind zuvor die Eigentumsverhältnisse zu verändern. Die Fußwegelänge zum Marktplatz wird nur bei längeren Aufenthalten akzeptiert.



Schlüsselmaßnahme SM_07

Dänische Schule



Entwicklungsziele E 5.2, E 5.3

Maßnahmenbeschreibung

Es wird eine Entzerrung der Verkehre vor der Dänischen Schule im Zuge der Herzog-Philipp-Allee angestrebt, um die Verkehrssicherheit des nicht-motorisierten Verkehres zu erzielen. Hierfür ist eine Verlagerung des ruhenden Verkehres vorgesehen.



Für diese Verlagerung kann ein Parkstreifen entlang des Friedhofsgeländes zwischen der Friedhofsgärtnerei und der Einmündung Ringstraße hergestellt werden. Der Gehweg wird daraufhin auf das Grundstück des Friedhofes verlegt.

Über ein eingeschränktes Halteverbot kann eine Kiss-and-Go-Zone geschaffen werden, in der die Schulkinder aus dem Auto entlassen werden können oder einsteigen können. Es wird empfohlen nur einen Bereich des Parkstreifens damit auszuweisen und ggf. eine zeitliche Beschränkung anzuordnen.

Im Bereich der Schule ist entlang der Herzog-Philipp-Allee daraufhin ein flächendeckendes absolutes Halteverbot zielführend.



Schlüsselmaßnahme SM_08

Grundschule Ostertor



Entwicklungsziele E 5.2, E 5.3

Maßnahmenbeschreibung

Das Ziel ist es, die Verkehrssicherheit des nicht-motorisierten Verkehres im Bereich der Grundschule Ostertor im Zuge der Straße Hochsteg zu erhöhen.

Folgende Maßnahmen führe zu dieser Zielerreichung:

- Verbreiterung ges Gehweges im Bereich der Schule unter Mitnutzung des Schulgrundstückes
- Ausweisung einer Einbahnstraße des Straßenzuges *Hochsteg* zwischen der *Yurian-Ovens-Straße* und der *Ringstraße*
- Einrichtung einer Kiss-and-Go-Zone vor dem Schulgrundstück in der Straße Hochsteg





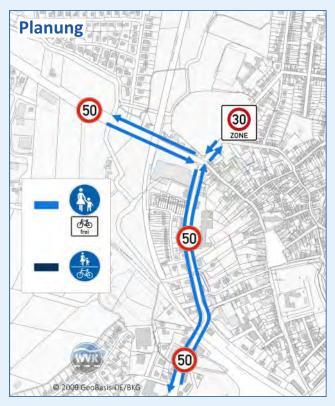
Leitziele L 4 Entwicklungsziele E 4.1, E 4.3

Schlüsselmaßnahme SM_09

Benutzungspflicht von Radwegen anpassen







Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Vereinheitlichung des Straßenraumes wird eine Überprüfung und Aktualisierung der Radverkehrsführung durchgeführt. In allen Straßenzügen der Tempo 30-Zonen ist der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. In der *Herzog-Philipp-Allee* besteht demnach Handlungsbedarf.

In den Streckenabschnitten mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h wird aufgrund der Verkehrsmengen eine Führung des Radverkehres im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen mit einem zusätzlichen, nicht benutzungspflichtigen Angebot im Seitenraum. Außerdem sollten Radwege bzw. Gehwege mit Radverkehr frei im Zweirichtungsverkehr dringend aufgehoben werden um die Verkehrssicherheit maßgeblich zu erhöhen. Die betroffenen Straßenzüge im Betrachtungsgebiet sind die Gardinger Chaussee (L 241), die Selkstraße (L 241), die Badallee (L 241) sowie die Herzog-Philipp-Allee.

Zusätzlich zu der Änderung der Führungsform ist auch eine umfangreiche Information und Aufklärung der Bürgerinnen und Bürger notwendig, um ein Verständnis für Rechte und Pflichten zu schaffen und die Verkehrssicherheit damit zu erhöhen.



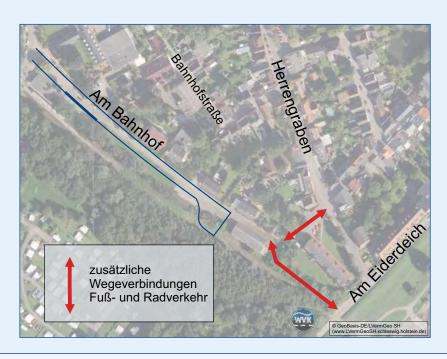
Leitziele L 4, L 5

Schlüsselmaßnahme SM_10

Netzergänzung im Rad- und Fußverkehr



Entwicklungsziele E 4.1, E 4.2, E 4.3, E 5.1, E 5.3



Maßnahmenbeschreibung

Im Zuge der Netzergänzung im Innenstadtbereich sind eine zusätzliche Wegeverbindung zwischen der Straße *Am Bahnhof* und dem *Herrengraben* sowie zwischen *Am Bahnhof* und *Am Eiderdeich* empfohlen. So verkürzen sich insb. die fußläufigen Wege von und zum Bahnhof. Auch eine Verbindung zwischen dem neuen Parkplatz und der Straße *Am Eiderdeich* fördert kurze Wege.

In der Innenstadt von Tönning sind acht Straßenzüge bzw. Abschnitte als Einbahnstraße ausgewiesen. Dabei sind noch nicht alle Potentiale des Radverkehres in Form einer Freigabe in Gegenrichtung ausgeschöpft.

Die Straßenzüge Neustadt und Neustraße haben eine hohe Netzbedeutung innen und sollten daher für den Radverkehr freigegeben werden. Hierzu sind Ausweichstellen zu schaffen, ggf. über die Reduzierung des Parkraumangebotes. Dies ist in Verbindung mit der Maßnahme der Zentralisierung des ruhenden Verkehres zu bewerten.

In den Straßenzügen Kaspar-Hoyer-Straße, Norderstraße und An der Bootfahrt ist aufgrund der derzeitigen Gestaltung nur bedingt eine Freigabe des Radverkehres entgegen der Einbahnstraße möglich. Es sollte die Möglichkeit zur Herstellung von Mischverkehrsflächen geprüft werden.

Der Straßenzug Twiete ist nicht für die gegenläufige Freigabe geeignet.

Zudem ist bei den bestehenden Freigabe eine Überprüfung der Vollständigkeit der Beschilderung empfohlen.



Leitziele L 4, L 5 Entwicklungsziele E 4.1, E 4.3, E 5.1, E 5.3

Schlüsselmaßnahme SM_11

Oberflächenbelag historische Innenstadt



Maßnahmenbeschreibung

Im Bereich des Markplatzes und den umliegenden Streckenzügen ist der Oberflächenbelag in Form von Kopfsteinpflaster vorhanden. Dies führt zu einer Reduzierung der Nutzungsqualität im Radverkehr (der daraufhin auf den Gehweg ausweicht) sowie im fußläufigen Verkehr, einer fehlenden Barrierefreiheit und einer erhöhten Geräuschentwicklung beim Kfz-Verkehr.

Ein Austausch des gesamten Kopfsteinpflasters ist durch den politischen Beschluss nicht gewünscht. Es wird daher empfohlen Querungsstellen und besonders intensiv genutzte Wegeverbindungen barrierefrei umzugestalten, um die Nutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen. Hierzu gehören neben Rollstuhlfahrenden und blinden Personen beispielsweise auch Reisende mit Gepäck oder das Mitführen eines Kinderwagens.

Zudem wird empfohlen die Nutzung der Fahrbahn durch Radverkehr, insbesondere in den Streckenabschnitten mit Kopfsteinpflaster, durch das Ordnungsamt oder die Polizei überwachen zu lassen, um die Verkehrssicherheit der Zufußgehenden auf den Gehwegen nicht zu beeinträchtigen.



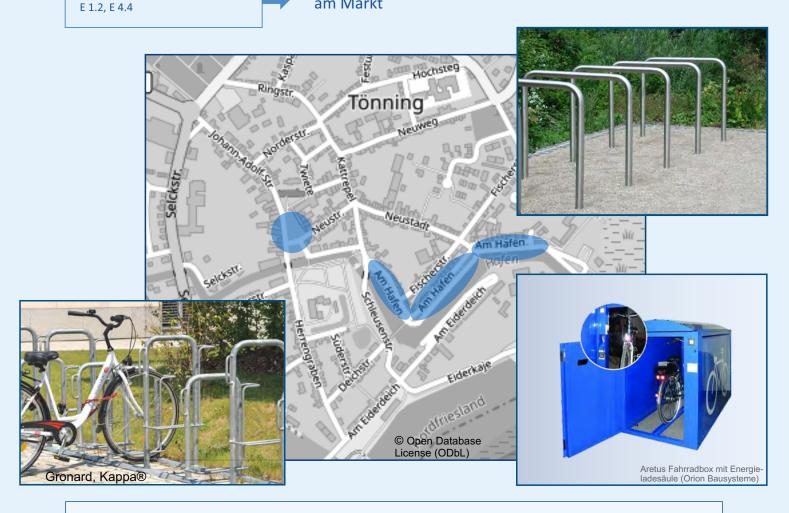
Leitziele L 1, L 4

Entwicklungsziele

Schlüsselmaßnahme SM_12

Installation von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Hafen und am Markt





Maßnahmenbeschreibung

Elementar für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades ist das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen. Die Fahrradabstellanlagen sollen dem Stand der Technik entsprechen und eine möglichst hohe Qualität für den Nutzenden darstellen. Die Anlagen sind entweder in Form von Anlehnbügeln oder bei kompakten Sammelanlagen in Form von Hoch- und Tiefeinstellern als Reihenanlage zu realisieren. Des Weiteren sollte ein Kontingent für größer dimensionierte Lastenräder vorgehalten werden. Ein Standard für Sammelanlagen wurde durch die Konzipierung einer einheitlichen modularen Bike+Ride-Anlage seitens der NAH.SH geschaffen. Diese Anlage erfüllt alle Kriterien für eine hochwertige Fahrradabstellanlage. Dazu zählen u.a. Überdachung, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Diebstahlschutz.

Innerhalb des Betrachtungsgebietes sind insbesondere am Hafen, am Bahnhof und am Marktplatz Abstellanlagen bereitzustellen. Dabei werden am Marktplatz eine Abstellanlage mit Anlehnbügeln im nördlichen Bereich und Anlehnbügel sowie Fahrradboxen in südlichen Bereich bei den Pkw-Parkplätzen empfohlen. Die exakten Standorte sind im Laufe des Prozesses zu ermitteln.



Entwicklungsziele E 1.2, E 3.3, E 4.4

Schlüsselmaßnahme SM_13

Installation von hochwertigen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof





Maßnahmenbeschreibung

Das Bahnhofsumfeld stellt ein besonderes Potential für den Radverkehr und damit einen wichtigen Standort für hochwertige Abstellanlagen dar. Hier wird sowohl für Bürgerinnen und Bürger eine Abstellmöglichkeit für die Verknüpfung vom Radverkehr mit dem Schienenverkehr benötigt, als auch eine Anlaufstelle für touristische Verkehre mit der Möglichkeit zur Ladung von Elektrofahrrädern und der diebstahlsicheren Unterbringung während des Aufenthalts in der Stadt.

Es bietet sich die Einrichtung einer Sammelanlage als Bike+Ride-Station nach dem Vorbild der NAH.SH an, in der alle wichtigen Belange wie beispielsweise die wetterunabhängige Unterbringung, eine ausreichende Beleuchtung, eine gute Einsehbarkeit und Diebstahlschutz beachtet werden. Auch Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist an diesem Standort sinnvoll zu installieren.





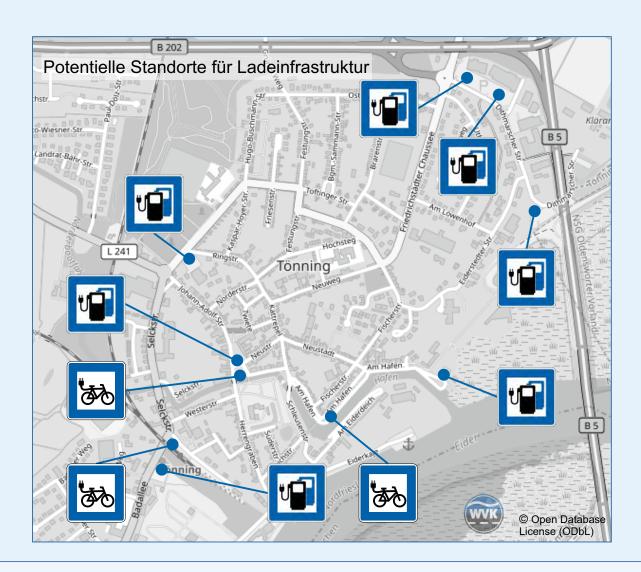


Leitziele L 1 Entwicklungsziele E 1.2

Schlüsselmaßnahme SM_14

Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrrad





Maßnahmenbeschreibung

Ein umfangreiches und gut nutzbares Netz von Ladeinfrastrukturen für Pkw und Fahrräder kann die Bereitschaft zum Kauf eines Elektrofahrzeuges (Pkw und Fahrrad) und zum Besuch in Tönning mit diesem beitragen. So wird die Erreichung der Klimaziele maßgeblich unterstützt.

Für Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt, die keine Lademöglichkeit auf dem Wohngrundstück haben, sind kurzfristige und/oder zentrale Ladepunkte in der Innenstadt, an Einzelhandelseinrichtungen oder bei der Arbeitsstätte zu empfehlen. Die Ladeinfrastruktur für Fahrräder ist vorwiegend den touristischen Verkehren zugedacht und sollte daher an den hochfrequentieren Bereichen Markt, Hafen und Bahnhof verortet werden. Eine zusätzliche Diebstahlsicherung der Fahrräder in Form von abschließbaren Fahrradboxen erhöht dabei dem Komfort und sollte mindestens am Bahnhof bedacht werden.



Schlüsselmaßnahme SM_15

Barrierefreiheit im fußläufigen Verkehr



Maßnahmenbeschreibung

Die Barrierefreiheit gewinnt aufgrund des demografischen Wandels und der weiterführenden Mobilität aufgrund verschiedener Hilfsmittel immer weiter an Bedeutung. Daraufhin bestehen immer höhere Ansprüche an den öffentlichen Straßenraum. Da der Umbau teilweise sehr aufwändig und kostenintensiv ist, wird die Umgestaltung als langfristiges Projekt angesehen. Im Rahmen des Verkehrund Mobilitätskonzeptes wird dieser Bereich daher in drei Abschnitte unterteilt:

- kurzfristige Maßnahmen: Rückbau von Einbauten auf Gehwegen, punktuelle Verbreiterung von Gehwegen sowie Herstellung barrierefreier Bushaltestellen (SM_16) und Veränderung der Verkehrsführung am Kreisverkehr (SM 14)
- mittelfristige Maßnahmen: Umgestaltung der hochfrequentierten Bereiche Marktplatz, Hafen und Bahnhof z.B. durch Änderung des Oberflächenbelages (SM_09)
- langfristige Maßnahmen: Einbeziehung der Barrierefreiheit bei allen baulichen Maßnahmen im Straßenraum, z.B. Blindenleiteinrichtungen, differenzierte Bordhöhen an Querungsstellen, kontrastreiche Gestaltung und Verbreiterung der Gehwegflächen



Leitziele L 4, L 5 Entwicklungsziele E 4.1, E 4.3, E 5.3

Schlüsselmaßnahme SM_16

Verkehrsführung am Kreisverkehr Gardinger Chaussee / Selkstraße

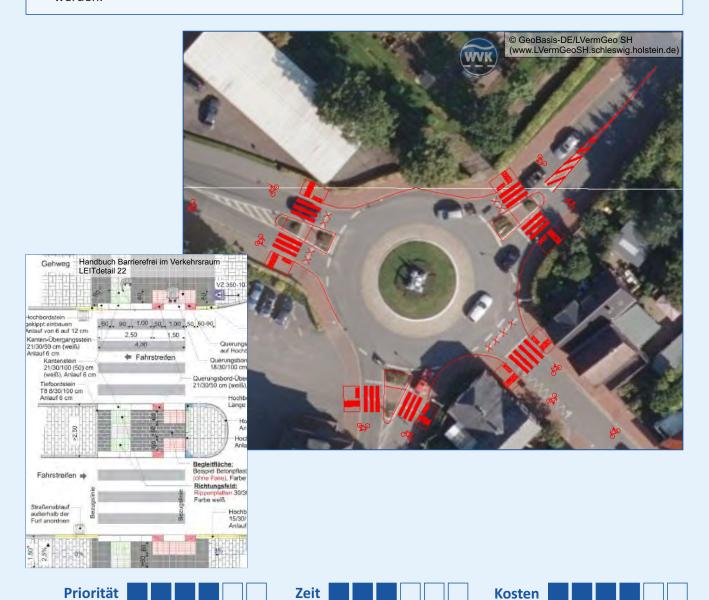


Maßnahmenbeschreibung

Der Kreisverkehr am Knotenpunkt *Gardinger Chaussee (L 241) / Selkstraße (L 241)* entspricht derzeit nicht dem aktuellen Stand der Technik und sollte im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des nichtmotorisierten Verkehres angepasst werden.

An innerörtlichen Kreisverkehren ist die Anlage von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) in allen Kreisverkehrsarmen vorzusehen. Als Bestandteile der Barrierefreiheit sind zudem differenzierte Bordhöhen, Sperr- und Richtungsfelder sowie Absperrungen zu empfehlen.

Der Radverkehr wird zukünftig vollständig auf der Fahrbahn geführt mit einem nicht-benutzungspflichtigen Angebot im Seitenraum. Um die Führung auf der Fahrbahn zu unterstützen sollten Fahrradpiktogramme markiert werden und auf Furten neben den Fußgängerüberwegen verzichtet werden.



Leitziele L 5 Entwicklungsziele E 5.3

Schlüsselmaßnahme SM_17

Leitsystem für Zufußgehende in der Innenstadt



Maßnahmenbeschreibung

In der Innenstadt wird eine Reduzierung der derzeit etwa 100 Beschilderungseinrichtungen für touristische Ziele empfohlen. Anstelle von sehr vielen kleinen Schildern sind in den hochfrequentierten Bereichen (Bahnhof, Marktplatz, Hafen, Packhaus, Multimar Wattforum sowie an den Ortseinfahrtsstraßen) ansprechende und hochwertige Stehlen mit einem Stadtplan sowie einer Richtungsangabe zielführend. Mit einer (Teil-)Digitalisierung der Stelen wird die Nutzungsqualität, Attraktivität und verschiedenartige Nutzbarkeit erhöht. Auch die Einbindung eines Stadtplanes mit Navigationsfunktion sowie der Verortung unterschiedlicher Ziele (gegliedert nach Kategorien) in die TönningApp wird als sinnvoll angesehen.

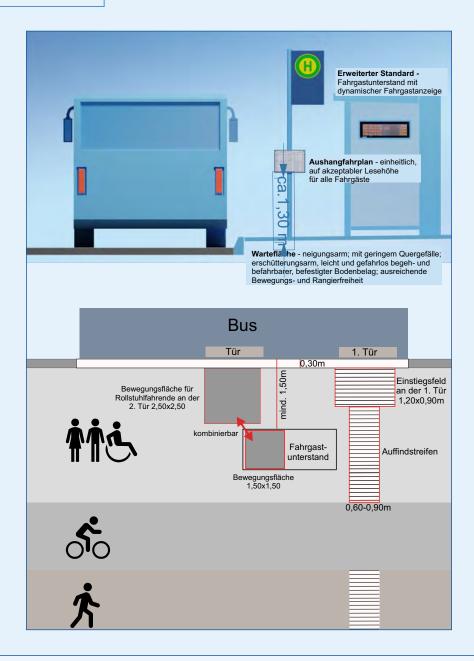


Schlüsselmaßnahme SM_18

Herstellen der Barrierefreiheit im ÖPNV



Entwicklungsziele



Maßnahmenbeschreibung

Die Bushaltestellen der Stadt Tönning sind sowohl im Linienbusverkehr, als auch auf der Route des Rufbusses nicht barrierefrei ausgestaltet. Dieser Umstand sollte zugunsten der Nutzbarkeit des ÖPNV durch alle Personengruppe zukünftig verändert werden. Maßgebend können hier die Empfehlungen der NAH.SH herangezogen werden.

Eine gemeinsame Betrachtung mit der barrierefreien Gestaltung der umliegenden Gehwege (SM_13) ist zielführend, um eine flächendeckende Barrierefreiheit zu erreichen.







Leitziele L 3

Entwicklungsziele
E 3.1, E 3.4

Schlüsselmaßnahme SM_19

Erweiterung des ÖPNV-Angebotes



STRATEGISCHE ZIELE

Stärkung der Verkehrsmittes des Umweltverbundes

Komfortables Angebote

Hohe Nutzungsqualität

Angebot auch für Tourist:innen

Reduzierung des Kfz-Verkehres

Maßnahmenbeschreibung

Derzeit werden in ganz Deutschland unterschiedliche Projekte zur Verbesserung des Nahverkehres und damit einer Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erprobt. Hierzu gehört beispielsweise TaBuLa, ein autonom fahrender Bus auf einer definierten Route, der Fahrgäste im Kreis Herzogtum-Lauenburg befördert. Ein derartiges Angebot kann durchgängig oder nur in den Sommermonaten eingerichtet werden und ist zusätzliche eine Touristenattraktion.

Außerdem sollte auch das Angebot des bestehenden Rufbusses weiter beworben und attraktiviert werden, um mehr Tönniger:innen für die resscourcenschonende Mobilität zu begeistern. Hierzu sind vertiefende Abstimmungen und eine Berücksichtigung bei der nächsten ÖPNV-Vergabe durch den Kreis zu empfehlen.

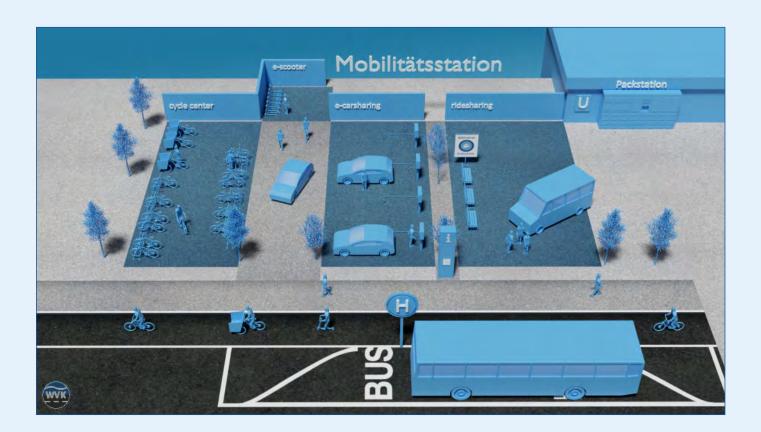


Schlüsselmaßnahme SM_20

Aufbau und Betrieb einer Mobilitätsstation



Entwicklungsziele E 1.2, E 3.2, E 3.3, E 4.4



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes ist die optimale Ausgangsposition zur Einrichtung einer Mobilitätsstation. Hier werden verschiedene Verkehrsmittel und zugehörige Nutzungen an einem Ort gebündelt und so das multimodale Verkehrsverhalten gestärkt. Es wird die Verknüpfung vom SPNV (Bahn), ÖPNV (Bus), Taxi, Carsharing, Ride-Sharing, Bike-and-Ride sowie Park-and-Ride (im Parkhaus) empfohlen. Zusätzlich können verschiedene Informationsangebote, Automaten für Snacks und Getränke, WiFi-Zugang und Schließfächer das Angebot abrunden. Bei der Gestaltung ist die umfassende Barrierefreiheit sowie eine ansprechende Optik ohne soziale Angsträume zu beachten.

Leitziele
L 1

Entwicklungsziele
E 1.2

Schlüsselmaßnahme SM_21

Etablierung von Sharingangeboten

"Teilen statt besitzen"



Bikesharing Carsharing unterschiedliche Fahrradtypen Einbindung von Elektrofahrzeugen (Kinderrad, Lastenrad, Elektrofahrrad) Angebot für Einwohner:innen und Angebot für Einwohner:innen und Tourist:innen Tourist:innen durchgehende Verfügbarkeit, durchgehende Verfügbarkeit, app-basiert app-basiert Kooperation mit regionalen "Erlebbarkeit" von Elektromobilität Anbietern Unterstützung des Mobilitätswandels ressourcenschonende Mobilität Reduzierung Parkraumnachfrage

Maßnahmenbeschreibung

Das Teilen von Gütern ist im Sinne des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit ein wichtiger Baustein, der im Verkehrswesen über die Bereitstellung von Carsharing und Bikesharing unterstützt werden kann. Essenziell für eine hohe Nutzungsqualität ist dabei eine durchgängige Verfügbarkeit ohne die Bindung an Öffnungszeiten und ein simples Buchungssystem.



Schlüsselmaßnahme SM_22

Etablierung von Poolingangeboten



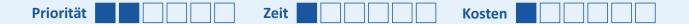
Entwicklungsziele



Maßnahmenbeschreibung

Carpooling beschreibt die Bündelung von Fahrten in einem privaten Fahrzeug. Diese Vernetzung wird hauptsächlich über Online-Plattformen vorgenommen, auf denen Fahrten angeboten und gesucht werden können.

Kommunen können diese Art der Mobilität unterstützen, indem über Kommunikation und Werbung darüber informiert wird und eindeutige Treffpunkte eingerichtet werden. In der Stadt Tönning wäre ein Treffpunkt in Form einer Bank mit entsprechender Beschilderung am Bahnhof oder am Marktplatz möglich. So können sich die Beteiligten der Fahrgemeinschaft einfach finden und die gemeinsame Fahrt beginnen.



Schlüsselmaßnahme SM_23

Kommunikation und Werbung



Entwicklungsziele E 1.1, E 1.2, E 3.3



Informationen über Mobilitätsangebote, Veränderungen, Funktionsweisen von neuen Angeboten, Fahrpläne des ÖPNV und Übersicht von Radabstellanlagen für Einwohner:innen und Tourist:innen auf den Webseiten der Stadt übersichtlich bereitstellen



Einwohner:innen und Tourist:innen mit Hilfe von sozialen Netzwerken über Neuerungen informieren, den Dialog mit interessierten Personen eingehen und Verknüpfungen zu weiteren Darstellungswegen herstellen



Stetige Anpassung und Optimierung der TönningApp mit dem Schwerpunkt der Verkehrsmittel des Umweltverbundes



Öffentlichkeitsdarstellung z.B. durch Plakate, Beschriftung von Haltestellen, Beschriftung von Fahrzeugen des ÖPNV und Beschriftung von Abstellanlagen, Einbeziehung der Presse in öffentlichkeitswirksame Themen



Nutzung von Multiplikatoren als Vorbilder für nachhaltige Mobilität - Einwohner:innen "leben" nachhaltinge Mobilität, qualitative Informationsweitergabe für Tourist:innen durch z.B. Vermieter:innen, Verkehrserziehung im Schulunterricht



Kostensensibilisierung z.B. durch Hinweis auf kostenfreie Fahrradabstellanlagen auf der Rückseite von Parkscheinen oder im Rahmen der Öffentlichkeitsdarstellung

Maßnahmenbeschreibung

Werbemaßnahmen zielen darauf ab, Personen zur nachhaltigen Änderung ihrer Verhaltensweisen anzuregen. Dies erfolgt unter anderem durch das gezielte Ansprechen des Umweltbewusstseins im Zusammenhang mit der individuellen Verkehrsmittelwahl. Es wird aktiv angestrebt, das Bewusstsein für bestehende Alternativen zur Autonutzung zu stärken und dazu anzuregen, diese auch zu nutzen.



Schlüsselmaßnahme SM_24

Förderungen und Aktionen



Entwicklungsziele E 1.2, E 2.1











Maßnahmenbeschreibung

Unterschiedliche Förderprogramme für Privatpersonen, Unternehmen und kommunale Verwaltungen bieten die Möglichkeit finanzielle oder beratende Unterstützung bei der Etablierung neuer Projekte, Investitionen oder Aktionen zur Stärkung der resscourcenschonenden Mobilität zu bekommen. Über diese sollte sich regelmäßig informiert werden und Informationen an die Bevölkerung weitergegeben werden, um diese auch vollumfänglich ausschöpfen zu können.

Auch die Teilnahme an Aktionen wie beispielsweise Stadtradeln oder der European mobility week helfen, den Mobilitätswandel zu unterstützen und verschiedene Verkehrsmittel für Jedermann erlebbar zu machen. Außerdem werden z. B. durch Stadtradeln gemeinsam Messgrößen erzeugt, über die man eintretende Veränderungen belegen kann. Das ist der Motor für weitere Veränderungsbereitschaft.

