

Verkehrsentwicklungsplan

Auswertung Onlinebeteiligung 2023



Stadt Itzehoe
Reichenstraße 23
25524 Itzehoe

Februar 2024

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Str. 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Sebastian Schröder-Dickreuter
Carola Baier
Niklas Engelhardt

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

www.ggr-planung.de

Jens Rümenapp



urbanus GbR.

An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

www.urbanus-luebeck.de

Stefan Luft

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Itzehoe

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Ablauf der Online-Beteiligung	5
2	Statistische Auswertung	6
3	Qualitative Auswertung	12
3.1.1	Kategorie Radverkehr	14
3.1.2	Kategorie Kfz-Verkehr	18
3.1.3	Kategorie Fußverkehr	22
3.1.4	Kategorie Bus- und Bahn	25
3.1.5	Kategorie Car-/Bike-/Scootersharing	27
3.1.6	Weitere Beiträge	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der Besuche der Onlinebeteiligung nach Kalenderwoche	6
Abbildung 2: Relativer Anteil der Beiträge an den Kategorien.....	7
Abbildung 3: Verteilung der Altersklassen unter den Teilnehmenden	7
Abbildung 4: Verteilung der Punkt-Beiträge mit Anzahl der Likes.....	8
Abbildung 5: Heatmap der Punkt-Beiträge.....	9
Abbildung 6: Verteilung der Linien-Beiträge mit Anzahl der Likes.....	10
Abbildung 7: Heatmap der Linien-Beiträge	11
Abbildung 8: Verteilung der Beiträge mit Anzahl der Likes in der Kategorie „Radverkehr“	17
Abbildung 9: Verteilung der Beiträge mit Anzahl der Likes in der Kategorie „Kfz-Verkehr“	21
Abbildung 10: Verteilung der Beiträge mit Anzahl der Likes in der Kategorie „Fußverkehr“	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erläuterung Codierung.....	12
Tabelle 2: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Radverkehr“	14
Tabelle 3: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Kfz-Verkehr“	18
Tabelle 4: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Fußverkehr“	22
Tabelle 5: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Bus und Bahn“	25
Tabelle 6: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Car-/Bike-/Scootersharing“	27
Tabelle 7: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Sonstiges“	28

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
B	Bundesstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
n	Größe der Stichprobe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Ablauf der Online-Beteiligung

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Itzehoe wurde die Öffentlichkeit in verschiedenen Formaten beteiligt. Neben Angeboten vor Ort wurde mittels einer Onlinebeteiligung ein digitales Angebot zum Austausch zur Verfügung gestellt. Im Zeitraum vom 21.09.2023 bis zum 21.11.2023 konnte die Bevölkerung auf die Onlineumfrage zugreifen und Beiträge rund um die Mobilität und den Verkehr in Itzehoe verfassen. Über 800 Beiträge wurden dabei in sechs Kategorien eingereicht.

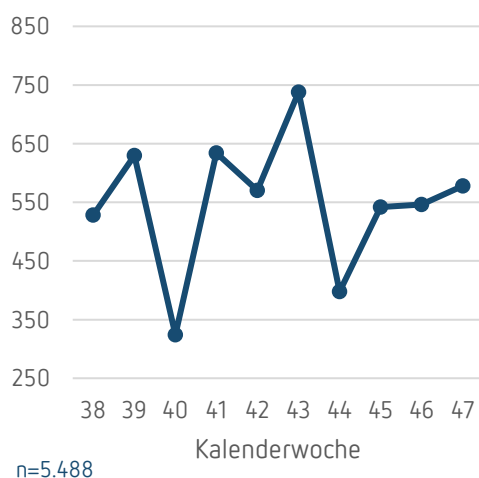
Neben der Möglichkeit, Beiträge zu markierten Standorten einzureichen, konnten die Interessierten durch eine Like-Funktion auf die Beiträge reagieren. Nach Beendigung der Beteiligung wurden die Beiträge analysiert und ausgewertet. In Zusammenhang mit den weiteren Untersuchungen vor Ort wurden die Beiträge für die weitere Maßnahmenentwicklung des VEP Itzehoe berücksichtigt.

2 Statistische Auswertung

Während der Onlinebeteiligung zwischen dem 21.09.2023 und dem 21.11.2023 wurden über die Webseite der Stadt Itzehoe insgesamt 803 Beiträge eingereicht. Doppelte Beiträge wurden dabei bereits gestrichen und Beiträge mit Mehrfachnennungen gegebenenfalls aufgeteilt. Zudem hatten die Interessierten die Möglichkeit, auf Beiträge und Verortungen anderer Personen mit Likes („finde ich auch“) und Dislikes („finde ich nicht“) zu reagieren. Dadurch können besonders kontrovers gesehene Themen identifiziert werden.

Insgesamt haben rund 322 Personen an der Onlinebeteiligung teilgenommen und Anregungen mit konkreten Problemen bis hin zu allgemeinen Hinweisen eingereicht. Da die Onlinebeteiligung öffentlich einsehbar war, gibt es auch Personen, die die Webseite während der Beteiligungsphase nur besucht haben, sich aber nicht aktiv beteiligt haben. Die Anzahl der Aufrufe der Webseite kann Abbildung 1 entnommen werden.

Abbildung 1: Anzahl der Besuche der Onlinebeteiligung nach Kalenderwoche



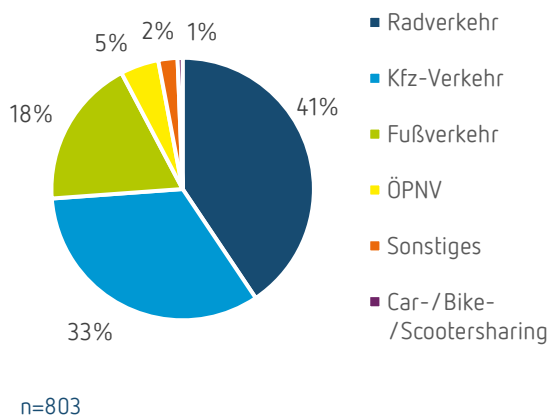
Die Beiträge konnten durch die Teilnehmenden in unterschiedliche Kategorien eingeordnet werden. Im Zuge der Auswertung wurde diese Einteilung überarbeitet sowie doppelte Beiträge gelöscht, wodurch die folgende Aufteilung entstanden ist:

- Radverkehr: 326
- Kfz-Verkehr: 267
- Fußverkehr: 148
- Bus und Bahn: 38
- Car-/Bike-/Scootersharing: 5
- Sonstiges: 19

Die verbliebenen Beiträge in der Kategorie „Sonstiges“ werden unter dem Punkt 3.1.6 näher beleuchtet.

Von den 803 Beiträgen wurden insgesamt 709 mit Verortung und 94 ohne Verortung eingereicht. Zur räumlichen Auswertung der Karten wurden sowohl Beiträge in Form eines Punktes als auch Linien berücksichtigt. Mit einem Anteil von 41 % an allen Beiträgen sind die meisten der Kategorie „Radverkehr“ zuzuordnen. Darauf folgen die Kategorien „Kfz-Verkehr“ mit etwa 33 % und „Fußverkehr“ mit rund 18 %. Der geringste Anteil an Beiträgen wurde in den Kategorien „Bus und Bahn“ (ca. 5 %), „Car-/Bike-/Scootersharing“ (ca. 1 %) sowie „Sonstiges“ (ca. 2 %) eingebracht (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Relativer Anteil der Beiträge an den Kategorien



Eine räumliche Auswertung der Beiträge in Verbindung mit der Anzahl der Likes kann Abbildung 4 und Abbildung 6 entnommen werden. Daraus geht hervor, dass über das gesamte Stadtgebiet von Itzehoe Beiträge eingereicht wurden und somit Handlungsbedarf gesehen wird. Die Größe und Farbe der Punkte zeigen auf, welche Beiträge durch viele Likes befürwortet wurden. Als räumliche Schwerpunkte der Likes werden dabei Strecken in der Innenstadt als auch entlang der großen Verkehrsachsen (B 206, B 77, Schenefelder Chaussee) deutlich. Aus der Verteilung der Likes in den jeweiligen Kategorien geht hervor, dass bei den Beiträgen zum Kfz-Verkehr der Unterschied zwischen Likes und Dislikes am geringsten ist. Dies verdeutlicht, wie kontrovers die Beiträge in dieser Kategorie teilweise gesehen werden. Des Weiteren weist die Kategorie „Bus und Bahn“ trotz ihrer geringen Anzahl an Beiträgen verhältnismäßig viele Likes auf, was auf eine starke Zustimmung der angesprochenen Punkte hinweist. Zudem spielt das Thema der Wegesicherheit im Umkreis von Schulen und Kindergärten eine wichtige Rolle, da diese über alle Kategorien hinweg in rund 90 Beiträgen angesprochen und durch über 1.600 Likes deutlich befürwortet wird.

Bei der Verortung der Anzahl der Beiträge, welche in Abbildung 5 und Abbildung 7 durch eine Heatmap gezeigt wird, ist ein klarer Fokus auf den Innenstadtbereich erkennbar. Bei diesen Darstellungen wurden 94 Beiträge, die ohne Verortung eingetragen wurden, nicht mit aufgenommen. Eine Häufung der Punkt-Beiträge befindet sich im Bereich des Bahnhofgeländes, entlang der Feldschmiede, in der Innenstadt sowie an der Kreuzung der Hauptverkehrsachse B 206/Juliengardeweg. Die Linien-Beiträge häufen sich insbesondere entlang der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen.

Abschließend konnten Teilnehmende soziodemographische Fragen zu Alter und Geschlecht beantworten. Daraus geht hervor, dass die Altersgruppen zwischen 30 und 39 sowie zwischen 40 und 49 Jahren mit jeweils 26 % am stärksten vertreten waren. Darauf folgen die Altersklassen zwischen 50 und 59 Jahren mit 23 % und zwischen 60 und 69 Jahren mit 12 %. Die Altersgruppen unter 30 bzw. über 70 Jahren waren dahingegen weniger stark vertreten (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Verteilung der Altersklassen unter den Teilnehmenden

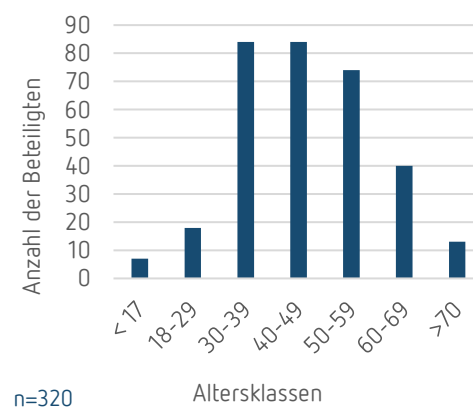


Abbildung 4: Verteilung der Punkt-Beiträge mit Anzahl der Likes

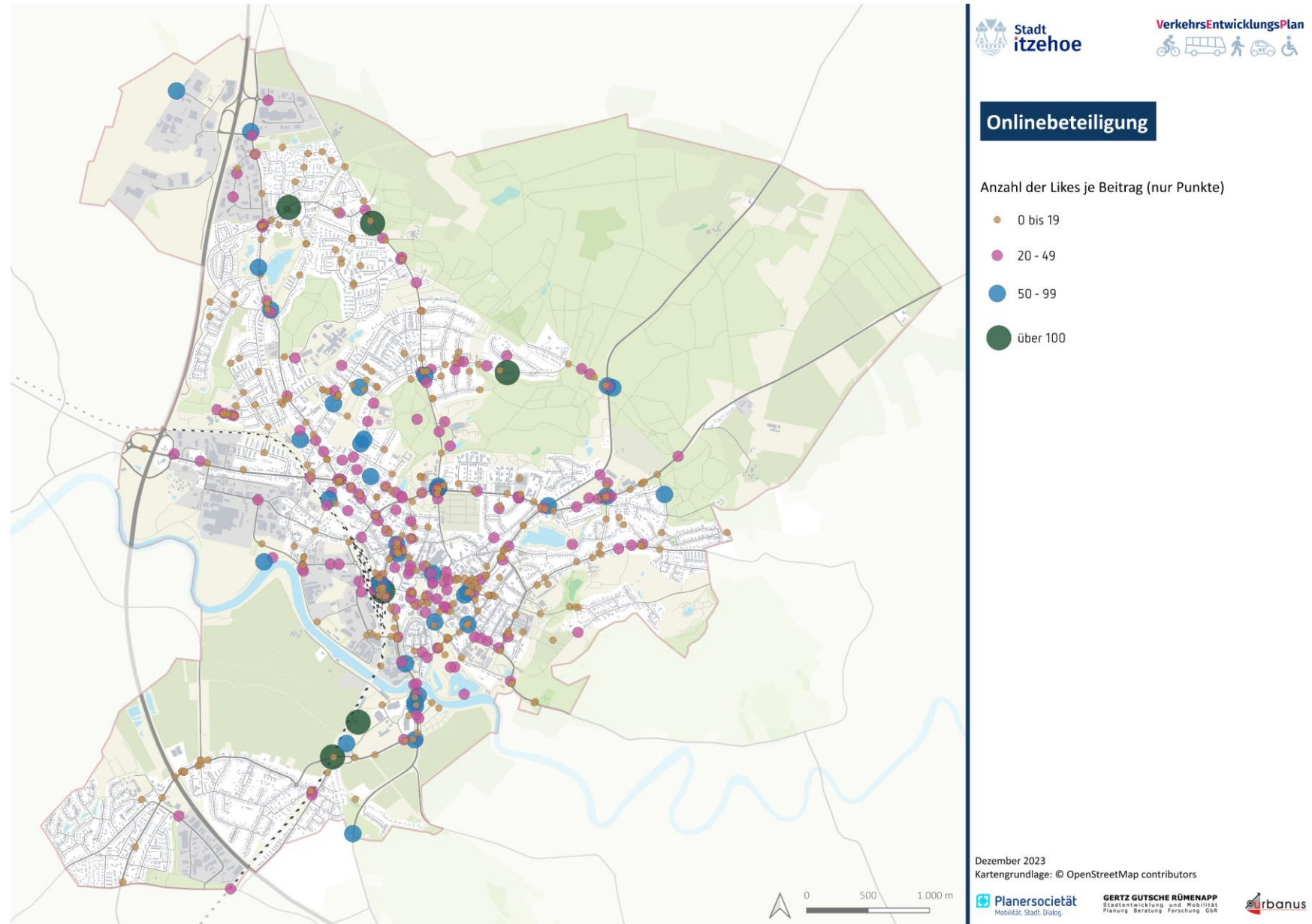


Abbildung 5: Heatmap der Punkt-Beiträge

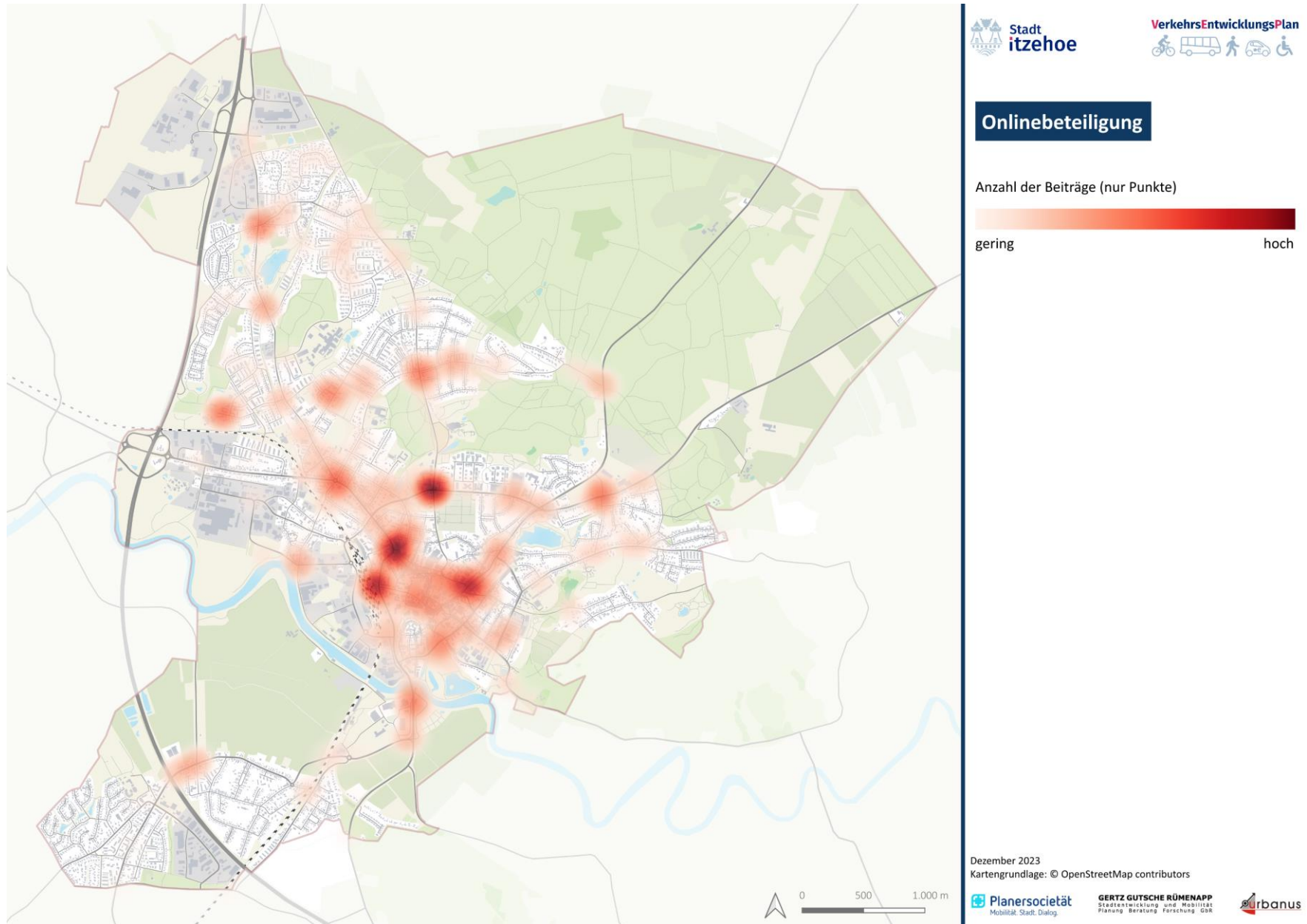


Abbildung 6: Verteilung der Linien-Beiträge mit Anzahl der Likes

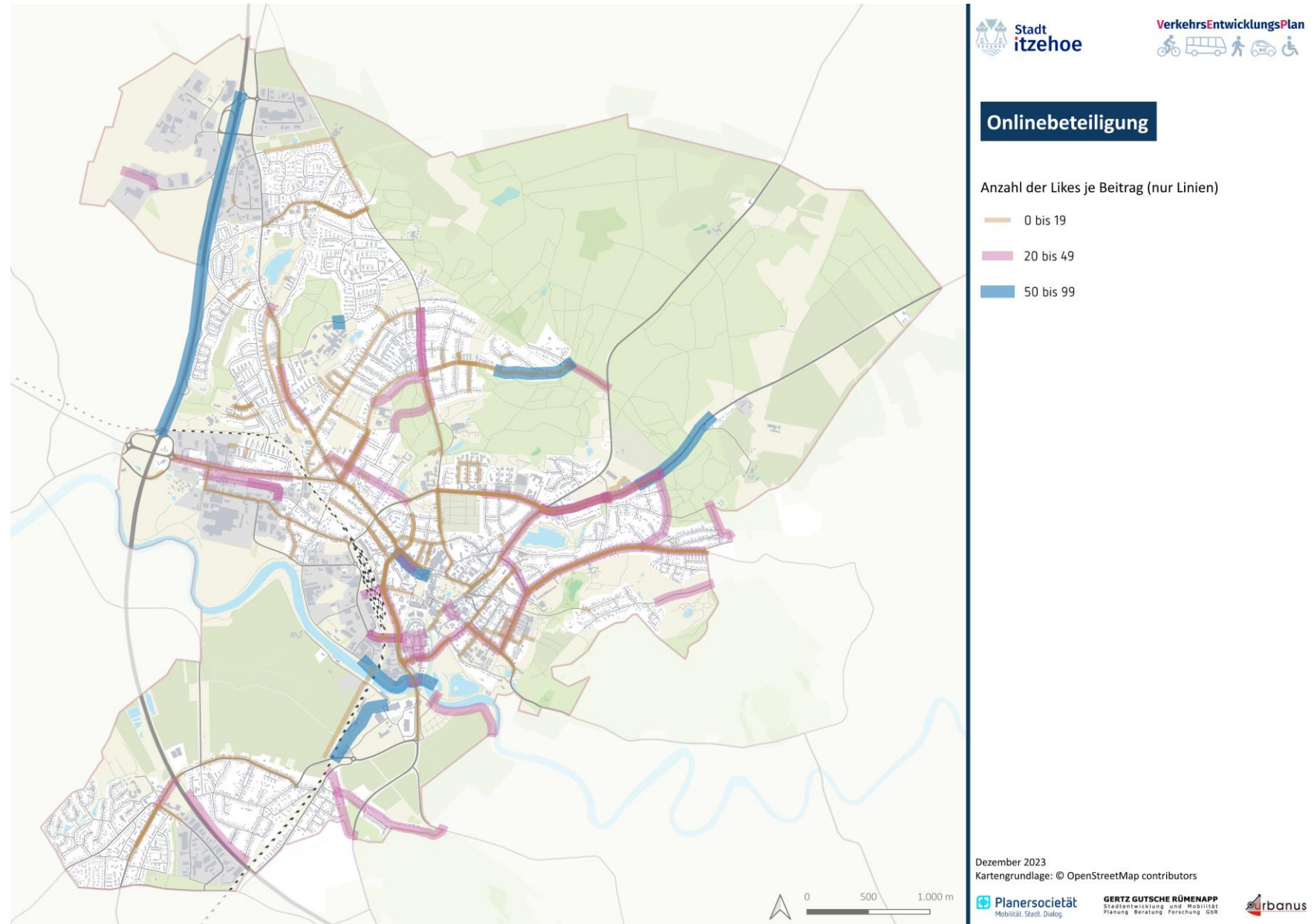
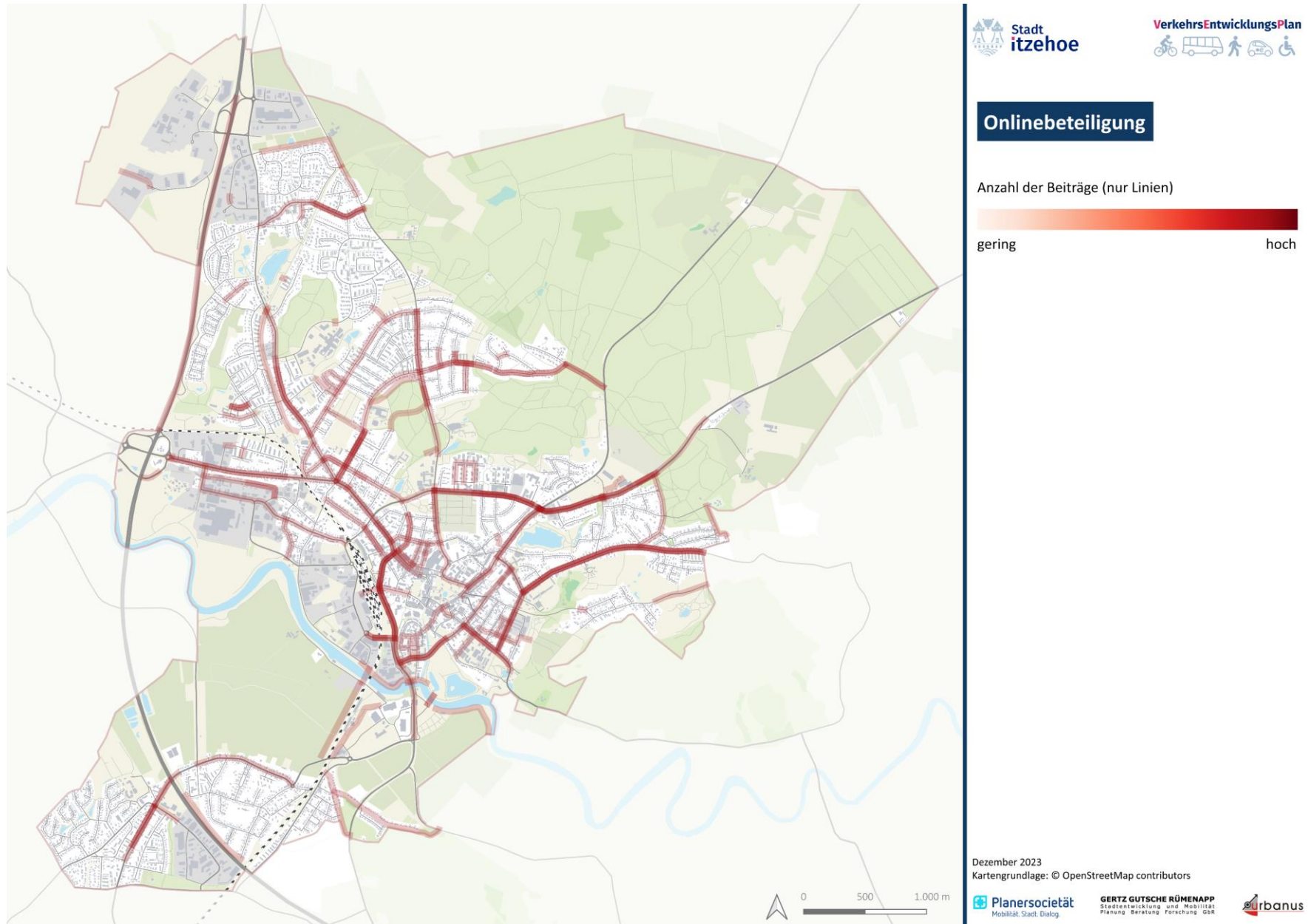


Abbildung 7: Heatmap der Linien-Beiträge



3 Qualitative Auswertung

Für die qualitative Auswertung der Beiträge wurde eine Codierung mit Haupt- und Unterkategorien entwickelt. Dabei entspricht die Hauptkategorie den zuvor beschriebenen ursprünglichen Kategorien (vgl. Abbildung 2). Für die jeweilige Hauptkategorie wurden

anhand der Kommentare inhaltliche Schwerpunkte identifiziert und passende Unterkategorien abgeleitet. Diese werden anhand von Beispielen in der folgenden Tabelle 1 näher erläutert.

Tabelle 1: Erläuterung Codierung

Hauptkategorie	Unterkategorie	Erläuterung
Radverkehr	Verkehrssicherheit	z. B. fehlende Fahrbahnmarkierung oder Schutzstreifen, Gefahrenstellen, fehlende Sichtbeziehung, Beleuchtung, plötzlich endende Radverkehrsführung, irritierende Beschilderung
	Gestaltung Infrastruktur	z. B. zu schmale Radwege, fehlende Bordsteinabsenkung, Gestaltung von Kreuzungen, Forderung nach beidseitiger Befahrung
	Zustand Infrastruktur	z. B. Schäden durch Baumwurzeln, fehlende Asphaltierung
	Netzlücke	z. B. fehlende Wegebeziehungen
	Querungsmöglichkeit	z. B. fehlende Querung oder Ampel
	Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden	z. B. Konflikt mit zu Fuß Gehenden oder Autofahrenden, Nutzung des Fußweges durch Radfahrende
	Ampelschaltung	z. B. lange Wartezeiten, zu kurze Grünphasen
	Fest montierte Hindernisse	z. B. Pfosten, Masten, Mülleimer
	Fahrradparken	z. B. fehlende Abstellmöglichkeiten
	Sonstiges	Sonstige Beiträge
Kfz-Verkehr	Geschwindigkeit	z. B. hohes Tempo, Forderung nach Tempo 30 Zone, Wunsch nach mehr Kontrollen
	Verkehrssicherheit	z. B. fehlende Sichtbeziehung, gefährliche Situationen, Wunsch nach Ampel/Spiegel, Missachten von Regeln
	Behinderung durch parkende Fahrzeuge	z. B. Vorschlag für Park- oder Halteverbot
	Durchgangsverkehr	z. B. Wunsch nach Umleitung von Verkehr, Sperrungen für Durchgangsverkehr
	Ampelschaltung	z. B. lange Wartezeiten, Verkehrsfluss
	Unkontrolliertes Parken	z. B. regelwidriges Parken
	Schulwegsicherheit	z. B. Hol- und Bringverkehr rund um Kindergärten und Schulen
	Straßenraumgestaltung	z. B. Aufteilung der Verkehrsflächen, Fußgängerzonen, Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen
	Fehlende Parkmöglichkeiten	z. B. zu wenig Parkplätze, lange Parkplatzsuche
	Parkraumbewirtschaftung	z. B. Parkgebühren, Anwohnerparken, Kurzzeitparken
	E-Mobilität	z. B. Vorschlag für Ladepunkt
	Zustand Infrastruktur	z. B. Schlaglöcher, Schäden an Straßen
Sonstiges	Sonstige Beiträge	

Fußverkehr	Querungsmöglichkeit	z. B. fehlende oder unsichere Querungsmöglichkeit, Wunsch nach Ampel oder Zebrastreifen
	Gestaltung Infrastruktur	z. B. zu schmale Gehwege, Fußgängerzone, gemeinsame Geh- und Radwege
	Ampelschaltung	z. B. lange Wartezeiten, zu kurze Grünphasen
	Beleuchtung	z. B. fehlende oder unzureichende Beleuchtung
	Barrierefreiheit	z. B. abgesenkter Bordstein, fehlende Rampe, taktiles Leitsystem, Treppen
	Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden	z. B. Konflikte mit Radfahrenden, Gehwegparken
	Netzlücke	z. B. fehlende Wegebeziehungen
	Verkehrsbehinderung	z. B. Einschränkung durch parkende Fahrzeuge
	Zustand Infrastruktur	z. B. Schäden an Gehweg
	Sonstiges	Sonstige Beiträge
Bus und Bahn	Erschließung	z. B. fehlende Verbindungen, Wunsch nach zusätzlichen Haltestellen
	Taktung	z. B. unregelmäßige Bedienung, Bedienzeiten
	Kommunikation	z. B. Fahrpläne, Echtzeitdaten, Beschilderung
	Haltestelle	z. B. Lage existierender Haltestellen, Ausstattung
	Sonstiges	Sonstige Beiträge
Car- / Bike- / Scootersharing	Carsharing	z. B. fehlendes Carsharing-Angebot
	Bikesharing	z. B. fehlendes Bikesharing-Angebot
	Verknüpfung von Mobilitätsangeboten	z. B. Mobilitätsstation
Sonstiges	Raumgestaltung	z. B. Begrünung, Wunsch nach Sitzmöglichkeiten, Spielplätze
	Politik/Kommunikation	z. B. Verkehrsbildung, allgemeine Verbesserungsvorschläge, Kommunikation
	Themen, die nicht den Verkehr bzw. die Mobilität betreffen	

3.1.1 Kategorie Radverkehr

Tabelle 2: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Radverkehr“

Unterkategorie	Anzahl
Verkehrssicherheit	96
Gestaltung Infrastruktur	66
Zustand Infrastruktur	51
Netzlücke	26
Querungsmöglichkeit	24
Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden	23
Ampelschaltung	14
Fest montierte Hindernisse	14
Fahrradparken	10
Sonstiges	2

In der Kategorie „Radverkehr“ beziehen sich die meisten Beiträge auf die Verkehrssicherheit in Verbindung mit der Gestaltung und dem Zustand der Radinfrastruktur in Itzehoe. Die Anmerkungen reichen dabei von gänzlich fehlenden Radwegen über den schlechten Zustand existierender Infrastruktur hin zu Gefahrensituationen durch mangelnde Infrastruktur und werden im Folgenden näher erläutert. Die Verteilung der Likes für die Beiträge zum Radverkehr kann Abbildung 8 entnommen werden. Darin werden die Punkt- und die Linien-Beiträge zusammen betrachtet.

In Bezug auf die **Verkehrssicherheit** weisen plötzlich endende Radwege häufig eine unklare Wegeführung auf und können dadurch zu gefährlichen Situationen sowie Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen. Als Lösungsansatz wird häufig eine deutlichere Beschilderung gefordert. Zudem wird im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit insbesondere auf zwei Gefahrensituationen hingewiesen. Im Gewerbegebiet Alsen an der Straße „Vor dem Delftor“ nutzen

Radfahrende aufgrund einer fehlenden Querungsmöglichkeit häufig den Fahrradweg entgegengesetzt der Fahrtrichtung, wodurch Konflikte mit dem fließenden Rad- und Kfz-Verkehr entstehen. Zudem weisen mehrfach Beiträge mit insgesamt über 200 Likes auf die Verkehrssituation an der Kreuzung Langer Peter/Juliengardeweg hin. Einerseits wird vielfach die Verengung des Radweges an der Bushaltestelle in Verbindung mit starkem Bewuchs und Konflikten mit zu Fuß Gehenden angesprochen. Andererseits heben Teilnehmende plötzlich endende oder zu schmale Radwege, fehlende Markierungen und gefährliche Überholsituationen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr hervor.

Bei der **Gestaltung der Infrastruktur** wurden insbesondere zu schmale Radwege bemängelt (z. B. Bahnhofstraße/Adenauerallee, Schenefelder Chaussee Richtung Itzehoe) und vereinzelt eine verbesserte Beschilderung der Verkehrsführung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gefordert (z. B. Holzkamp/Sandberg, Langer Peter/Juliengardeweg). Darüber hinaus wird der Wunsch geäußert, Einbahnstraßen (z. B. Karlstraße, Coriansberg) für Radfahrende oder Fahrradwege (z. B. B 77 Höhe Georg-Löck-Straße, Delftorbrücke) in beide Richtungen zu öffnen. Die polarisierenden Beiträge dieser Kategorie betreffen die Umgestaltung von Straßen zu Fahrradstraßen (z. B. Lehmwohldstraße, Adolf-Rohde-Straße) und weisen eine hohe Beteiligung durch Likes und Dislikes auf.

In der Unterkategorie zum **Zustand der Infrastruktur** betreffen viele Hinweise beschädigte Radwege. Am häufigsten wird dabei auf Schäden durch Baumwurzeln (z. B. Alte Landstraße, Leuenkamp), Risse (z. B. Juliengardeweg Höhe Schwimmbad) oder wechselnde Bodenbeläge hingewiesen (z. B. Große

Paaschburg, Klosterhof). Zur Verbesserung des Fahrkomforts wird die Asphaltierung der entsprechenden Abschnitte gewünscht. Des Weiteren befürworten Teilnehmende Beiträge, die sich für die Sanierung bestehender Wege einsetzen (z. B. Wellenkamper Chaussee/Otto-F.-Alsen-Straße, Verbindung im Innovationsgebiet Nord).

Im Bereich der **Netzlücken** äußern die Teilnehmenden Vorschläge und Wünsche zum Ausbau des bestehenden Radverkehrsnetzes. Dabei wird mit über 200 Likes am stärksten der Ausbau eines Fuß- und Radweges entlang der Wellenkamper Chaussee gefordert.¹ Neben einer allgemeinen Verbesserung der innenstädtischen An- und Verbindungen wird auch der Ausbau von Routen entlang der Stör mehrfach unterstützt.

Die meisten Beiträge der Unterkategorie **Querungsmöglichkeiten** kritisieren Gefahrensituationen, die durch sichere Querungen entschärft werden können. Dabei werden vor allem Stellen mit hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sowie einem erhöhten Verkehrsaufkommen hervorgehoben und die Errichtung einer sicheren Querung stark befürwortet (z. B. B 77/Pünstofer Straße, Robert-Koch-Straße, am Stadion).

Ein weiterer Schwerpunkt bildet die Unterkategorie **Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden**, welche in Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit Konfliktpotenziale mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr beschreibt. Dabei wird mehrfach auf Konfliktsituationen an Bushaltestellen hingewiesen, in denen eine unzureichende Beschilderung oder Markierung des Radwegs zum Konflikt zwischen

Wartenden und Radfahrenden führt (z. B. Dithmarscher Platz, Adenauerallee/Bahnhof). Zudem fühlen sich Radfahrende in Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben sind, häufig unsicher und fordern eine deutlichere Beschilderung, um Autofahrende darauf hinzuweisen (z. B. Bismarckstraße, Berliner Platz, Breitenburger Straße, Goethestraße). Da viele Teilnehmende das Radfahren auf der Fahrbahn als nicht sicher empfinden, weichen sie auf die Gehwege aus. Dies führt zu einer Verlagerung der Konflikte auf den Gehweg (z. B. Konsul-Rühmann-Straße, Große Paaschburg). Hierbei wird erneut die Rolle von Schüler:innen hervorgehoben, da diese sich besonders unsicher im Straßenverkehr fühlen (z. B. Julien-gardeweg, Große Paaschburg). Außerdem trägt die Elektrifizierung von Verkehrsmitteln (E-Bikes, E-Scooter) und die damit verbundene Geschwindigkeitserhöhung zum Unwohlsein der zu Fuß Gehenden bei. Des Weiteren wird auf Situationen hingewiesen, in denen es trotz Kennzeichnung der Radwege häufig zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommt (z. B. Alte Landstraße/Albert-Schweitzer-Ring/Karnberg) oder abbiegende Fahrzeuge, die die Grünphasen für den Radverkehr nicht beachten (z. B. Grunerstraße/B 206). Weitere angesprochene Aspekte betreffen bspw. eine bessere Ausleuchtung der Veloroute oder den Wunsch nach einem Verkehrsspiegel (z. B. Potthofstraße/Hafenstraße).

In der Unterkategorie **Ampelschaltung** wird vielfach kritisiert, dass diese an vielen Orten derzeit den Radverkehr durch lange Wartezeiten benachteiligen (z. B. Sandberg/

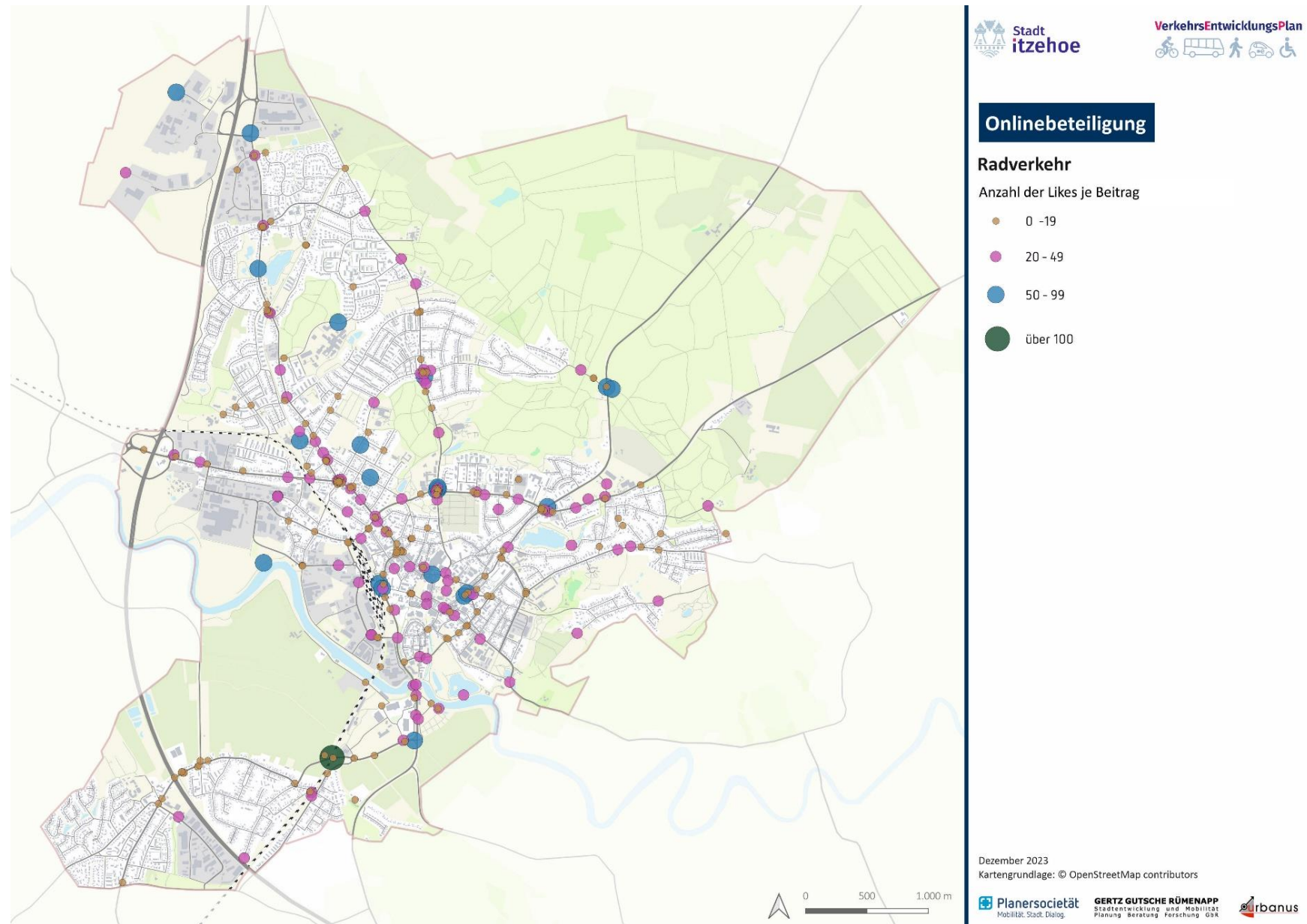
¹ Das bestehende Radverkehrsverbot wurde 2016 in einem Urteil begründet. Als Anlass des Verbots werden die besonderen örtlichen Verhältnisse (eingeschränkte Sicht- und Lichtverhältnisse, schmale Fahrbahn, Steigung der Fahrbahn) genannt, aufgrund derer eine Gefahrenlage besteht.

Coriansberg, Wellenkamper Chaussee/Otto-F.-Alsen-Straße). Darüber hinaus bemängeln die Beteiligten die Vielzahl an Ampeln, die zur Überquerung an gewissen Stellen notwendig sind und aufgrund unangepasster Ampelphasen Radfahrende zur Querung bei Rot verleiten (z. B. B 77/Schumacherallee, Schenefelder Chaussee/Untere Dorfstraße).

Die Unterkategorie **Fest montierte Hindernisse** stellt einen weiteren Aspekt der Verkehrssicherheit dar. Am meisten weisen die Teilnehmenden auf Laternenmasten hin, welche mittig auf dem Radweg stehen und häufig durch zusätzlich angebrachte Plakate ein Hindernis darstellen (z. B. Alte Landstraße/Pünstofer Straße, B 206/Lohweg).

Die Beiträge in der Unterkategorie **Fahrrad-parken** sind durch eine hohe Befürwortung gekennzeichnet. Insbesondere die Forderung nach öffentlich kostenlos zugänglichen sowie überdachten Abstellmöglichkeiten wird am Bahnhof und im Innenstadtbereich hervorgehoben (z. B. Feldschmiede, Kirchenstraße). Dabei wird vermehrt auf den größeren Platzbedarf von Lastenrädern sowie den Wunsch nach Ladestationen für E-Bikes hingewiesen. Darüber hinaus setzen sich Teilnehmende auch für Abstellmöglichkeiten an Orten für Freizeit- sowie Erholungsaktivitäten ein (z. B. Große Tonkuhle, Stadion).

Abbildung 8: Verteilung der Beiträge mit Anzahl der Likes in der Kategorie „Radverkehr“



3.1.2 Kategorie Kfz-Verkehr

Tabelle 3: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Kfz-Verkehr“

Unterkategorie	Anzahl
Geschwindigkeit	62
Verkehrssicherheit	51
Behinderung durch parkende Fahrzeuge	28
Durchgangsverkehr	25
Ampelschaltung	23
Unkontrolliertes Parken	17
Schulwegsicherheit	16
Straßenraumgestaltung	14
Fehlende Parkmöglichkeiten	13
Parkraumbewirtschaftung	11
E-Mobilität	6
Zustand Infrastruktur	1

Die Kategorie „Kfz-Verkehr“ schließt sowohl den ruhenden als auch den fließenden Kfz-Verkehr ein. Die Verteilung der Likes für alle Beiträge dieser Kategorie kann in Abbildung 9 nachvollzogen werden. Die meisten Beiträge dieser Kategorie beziehen sich auf die Reduzierung und stärkere Kontrolle von **Geschwindigkeiten**. Häufig stellen diese Beiträge kontrovers gesehene Standpunkte dar, was sich durch eine hohe Anzahl an Likes und Dislikes abzeichnet. An zahlreichen Stellen wird die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (z. B. Am Lehmwohld, Suder Allee, Oelixdorfer Straße) sowie die Ausweitung bestehender Tempo 30 Zonen gefordert (z. B. Adolf-Rohde-Straße, Lehmwohldstraße, Alte Landstraße ab Flassbarg). In diesem Zusammenhang wird ebenfalls vermehrt die Geschwindigkeitsüberschreitung in verkehrsberuhigten Bereichen (ugs. Spielstraßen) (z. B. Maria-Goeppert-Ring, Mozartstraße) und im

Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Schulen oder Kindergärten hervorgehoben. Besonders kontrovers gesehen wird die Ausweitung von Tempo 30 Zonen im gesamten Innenstadtbereich. Die Beiträge zeigen, dass insbesondere die Überschreitung von Geschwindigkeiten in 30er Zonen als problematisch empfunden wird und Maßnahmen zur Stärkung Kontrolle wie Blitzer (z. B. Kaiserstraße, Pünstofer Straße) oder eine Geschwindigkeitstafel (z. B. Trotzenburger Straße) begrüßt würden. Darüber hinaus betreffen einige Beiträge Abschnitte von Bundesstraßen sowie Autobahnen und setzen sich für eine frühere Heruntersetzung der Geschwindigkeit zur Reduzierung der Lärm- und Umweltbelastung ein (z. B. B 206 Richtung Itzehoe, A 24 Itzehoe Nord).

Beiträge zur Geschwindigkeit stehen häufig im Zusammenhang mit mangelnder Verkehrssicherheit. In der hiesigen Auswertung deckt die Kategorie der **Verkehrssicherheit** darüber hinaus viele weitere Aspekte ab, die im Folgenden näher erläutert werden. Die Beiträge mit der größten Befürwortung in dieser Kategorie sprechen spezifische Orte mit hohem Gefahrenpotenzial an. Die Teilnehmenden befürworten bspw. die Reduzierung der Geschwindigkeit an der Alten Landstraße zur Vermeidung von Wildunfällen. Des Weiteren sprechen sich Personen für die Einführung von Verkehrsspiegeln aus an Stellen, die als schlecht einsehbar empfunden werden (z. B. Obere Dorfstraße auf Höhe des Parkplatzes der Sporthalle). Weitere Beiträge betreffen Sichteinschränkungen durch Bewuchs (z. B. Ausfahrt vom Adlerkreisel Richtung Liethberg, Kai-Böge-Allee/B 77). Darüber hinaus werden an verschiedenen Stellen Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr (z. B.

Kirchenstraße) sowie der Wunsch nach zusätzlichen Ampeln oder Verkehrsschildern (z. B. Schenefelder Chaussee/Siemensstraße) angesprochen.

Aufgrund der zahlreichen Beiträge rund um die Thematik des Parkens wurden diese in verschiedene Aspekte eingeteilt. Die meisten Beiträge heben Situationen vor, wo **parkende Fahrzeuge als Behinderung** empfunden werden. Dies geht häufig mit Sichteinschränkungen (z. B. Adlerkreisel/Liethberg, Timm-Kröger-Straße/Liliencronstraße), der Behinderung von Rettungskräften (z. B. Lise-Meitner-Straße) oder bspw. der Verengung von Kurven (z. B. Einhardstraße/Stormarer Weg, Dietrich-Bonhoeffer-Straße/Graf-Egbert-Ring) sowie Gefahrensituationen an Kreuzungen einher (z. B. Pünstofer Straße/Twietbergstraße). Zudem wird eine stärkere Kontrolle gefordert, um **unkontrolliertes Parken** (z. B. Breitenburger Straße, Kirchenstraße) zu reduzieren. Dabei kritisieren die am meisten befürworteten Beiträge insbesondere das Vorhandensein abgemeldeter Fahrzeuge im Bereich Hafenstraße/Potthofstraße, was zur Reduzierung von Stellplätzen und Sichteinschränkungen führt. Darüber hinaus werden **fehlende Parkmöglichkeiten** bemängelt, da diese zu langen Suchzeiten führen (z. B. Karnberg/Heinrich-Weitz-Straße, Hinter dem Sandberg). Zudem wurden Ansätze zur Parkraumbewirtschaftung in Form von Kurzzeitparkzonen (z. B. Einhardstraße/Stormarer Weg, Sandberg) vorgeschlagen und die Ausweitung von Anwohnendenparkzonen (z. B. Bismarckstraße, Lornsenplatz) gefordert. Gleichzeitig werden Beiträge unterstützt, die sich gegen eine Bewirtschaftung von Parkraum aussprechen und weiterhin kostenlose Parkflächen fordern (z. B. Malzmüllerwisen).

Neben der Geschwindigkeit und dem Parkverhalten, spielen auch das erhöhte Verkehrsaufkommen innerhalb der Stadt und

insbesondere **Durchgangsverkehre** von Lkw eine wichtige Rolle. Ein besonders polarisierendes Beispiel mit über 200 Likes zu 83 Dislikes stellt dabei der Vorschlag dar, die Pünstofer Straße in eine Fahrradstraße (Anlieger frei) umzugestalten. In Hinblick auf den Lkw-Verkehr werden Maßnahmen begrüßt, die eine Durchquerung der Stadt über die B 77/B 206 anstelle von kleinen Straßen fördern. Dabei wird vermehrt auf die erhöhte Umweltbelastung von Anwohnenden sowie die Schäden an Infrastruktur und Gefahren für Kinder hingewiesen.

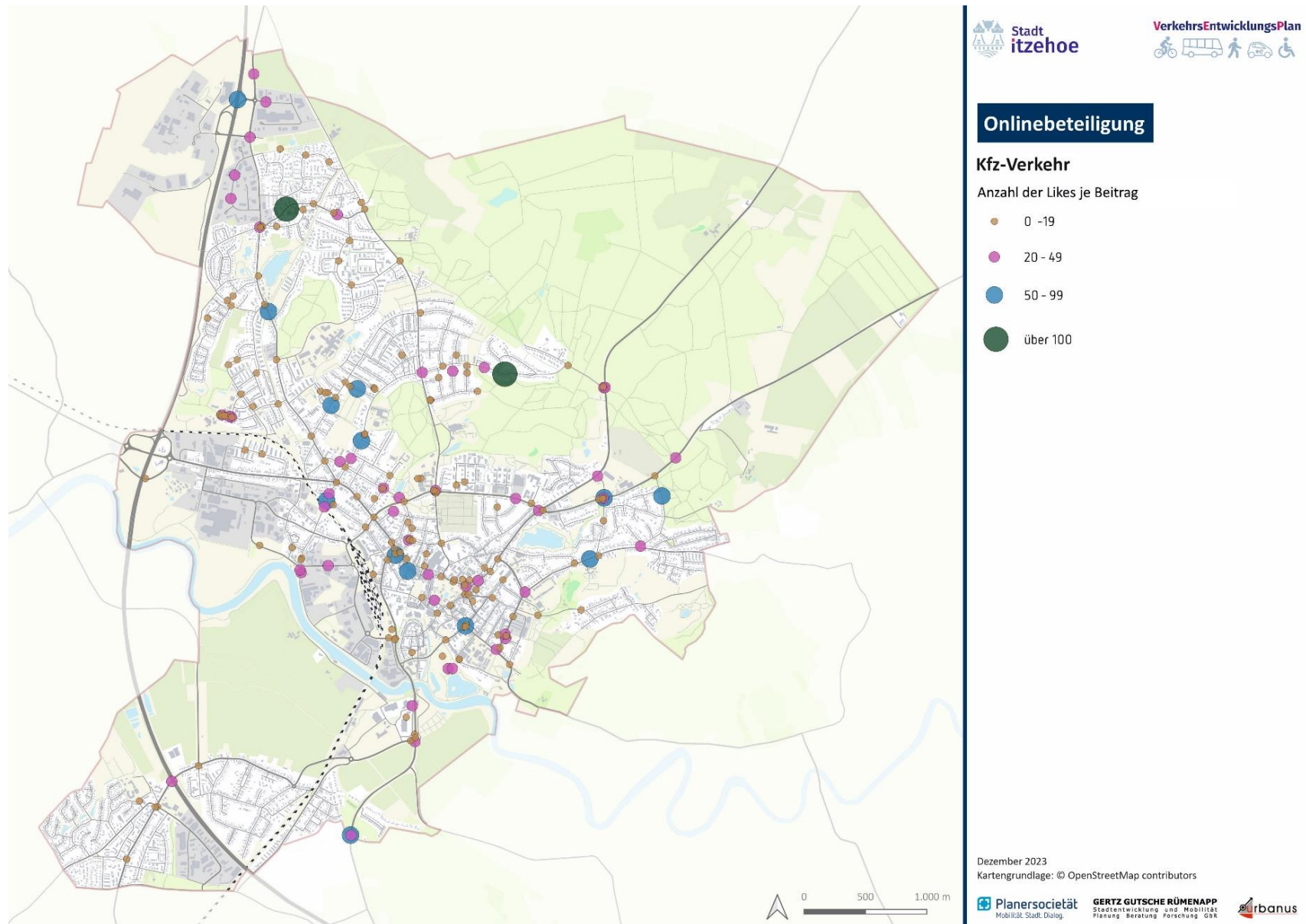
Bezüglich der **Ampelschaltung** wird für konkrete Standorte (z. B. Wellenkamper Chaussee/B 77, Brahmweg/B 206) als auch allgemein das nächtliche Abschalten der Ampeln gefordert. Darüber hinaus setzen sich Beiträge vermehrt für die Einführung einer grünen Welle auf Hauptverkehrsadern (z. B. stadteinwärts Adenauerallee, Langer Peter) ein und fordern den Ausbau von Kontaktschleifen sowie die Ausdehnung von Grünphasen zur Verbesserung des Verkehrsflusses (z. B. Langer Peter/Sandberg, Schenefelder Chaussee/Obere Dorfstraße).

Zudem wird das Thema der **Schulwegsicherheit** vielfach aufgegriffen. Die Anzahl der hier eingeordneten Beiträge stellt lediglich einen Auszug dar, da sich über alle Kategorien hinweg über 90 Beiträge mit der Verkehrssituation rund um Schulen oder Kindergärten beschäftigen. Besonders kontrovers gesehen ist dabei das erhöhte Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre (z. B. Einhardstraße, Gorch-Fock-Straße, Kösliner Straße), wobei die Teilnehmenden sich für verschiedene Lösungsmöglichkeiten einsetzen (z. B. Ausweitung von Kurzzeitparken, temporäres Durchfahrtsverbot, Fahrradstraßen, Kiss & Ride Zonen).

In Hinblick auf die **Straßenraumgestaltung** wird auch von Seiten der Autofahrenden kritisiert, dass die Fußgängerzone passiert werden muss, um bspw. in die Poststraße zu gelangen. Daher werden rund um die Feldschmiede Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs auf Lieferverkehre und Zufahrt für mobilitätseingeschränkte Personen befürwortet.

Weitere Beiträge fordern den Ausbau der Ladeinfrastruktur durch mehr öffentlichen Ladepunkten in der Innenstadt (z. B. Parkplatz Holzkamp, Malzmüllerwiesen) als auch an Wohnquartieren im Zusammenhang mit Sharingangeboten (z. B. Ansgarstraße, Marienburger Platz, Beethovenstraße).

Abbildung 9: Verteilung der Beiträge mit Anzahl der Likes in der Kategorie „Kfz-Verkehr“



3.1.3 Kategorie Fußverkehr

Tabelle 4: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Fußverkehr“

Unterkategorie	Anzahl
Querungsmöglichkeit	56
Gestaltung Infrastruktur	18
Ampelschaltung	15
Beleuchtung	15
Barrierefreiheit	11
Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden	11
Netzlücke	10
Verkehrsbehinderung	5
Zustand Infrastruktur	4
Sonstiges	3

In der Kategorie „Fußverkehr“ ist deutlich zu erkennen, dass sich die Teilnehmenden vielerorts für bessere und sichere **Querungsmöglichkeiten** einsetzen. Besonders häufig wird das Errichten von Fußgängerüberwegen sowie Lichtsignalanlagen (ugs. Ampeln) (z. B. Viktoriastraße, Schumacherallee, Klosterbrunnen/Juliengardeweg, Otto-F.-Alsen-Straße/Vor dem Delftor) vorgeschlagen. Dabei wird in mehreren Beiträgen das Fehlen einer sicheren Querungsmöglichkeit am Itzehoer Stadion (Kreuzung Brunnenstieg/Bargkoppel) und allgemein entlang der B 206 hervorgehoben. Zudem werden fehlende Querungsmöglichkeiten und die damit verbundenen Gefahren häufig im Umfeld von Schulen und Kitas angesprochen (z. B. Am Lehmwohld/Ostlandplatz, Pünstorfer Straße/Schäferkoppel, Fehrsstraße/Sandberg, Bergstraße, Obere Dorfstraße, Goldbergweg).

Daneben spielt auch die **Gestaltung der Infrastruktur** für den Fußverkehr für viele

Teilnehmende eine große Rolle. In zahlreichen Beiträgen werden schmale Gehwege kritisiert (z. B. Edendorfer Straße), wobei insbesondere das Verbindungsstück zwischen dem Bahnhof und den öffentlichen Parkplätzen bemängelt wird. Am häufigsten befürwortet wurden Beiträge, die eine autofreie Fußgängerzone in der Innenstadt rund um die Breite Straße und Feldschmiede fordern, da der durchfahrende Pkw-Verkehr als Minderung der Aufenthaltsqualität empfunden wird und teilweise zu Konflikt- sowie Gefahrensituationen führt. Darüber hinaus setzen sich Teilnehmende an konkreten Stellen für eine bessere **Beleuchtung** der Gehwege ein, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen (z. B. Langer Peter/Brahmsweg, Pünstorfer Str./Schäferkoppel, Carl-Stein-Straße, Pfad zwischen Hindenburgstraße und Sandberg als Schulweg genutzt). Dabei wird erneut vermehrt auf Gehwege, die vor allem als Schulwege genutzt werden, hingewiesen.

In der Unterkategorie der **Ampelschaltung** weisen Teilnehmende auf zu kurze Grünphasen (z. B. Brunnenstieg/Sandberg, Langer Peter/Juliengardeweg), zu lange Wartezeiten (z. B. Adenaurerallee/Viktoriastraße sowie Timm-Kröge-Straße) oder die Möglichkeit Ampeln, welche am Wochenende ausgeschaltet sind, als Bedarfsampel nutzen zu können (z. B. Alte Landstraße/Pünstorfer Straße).

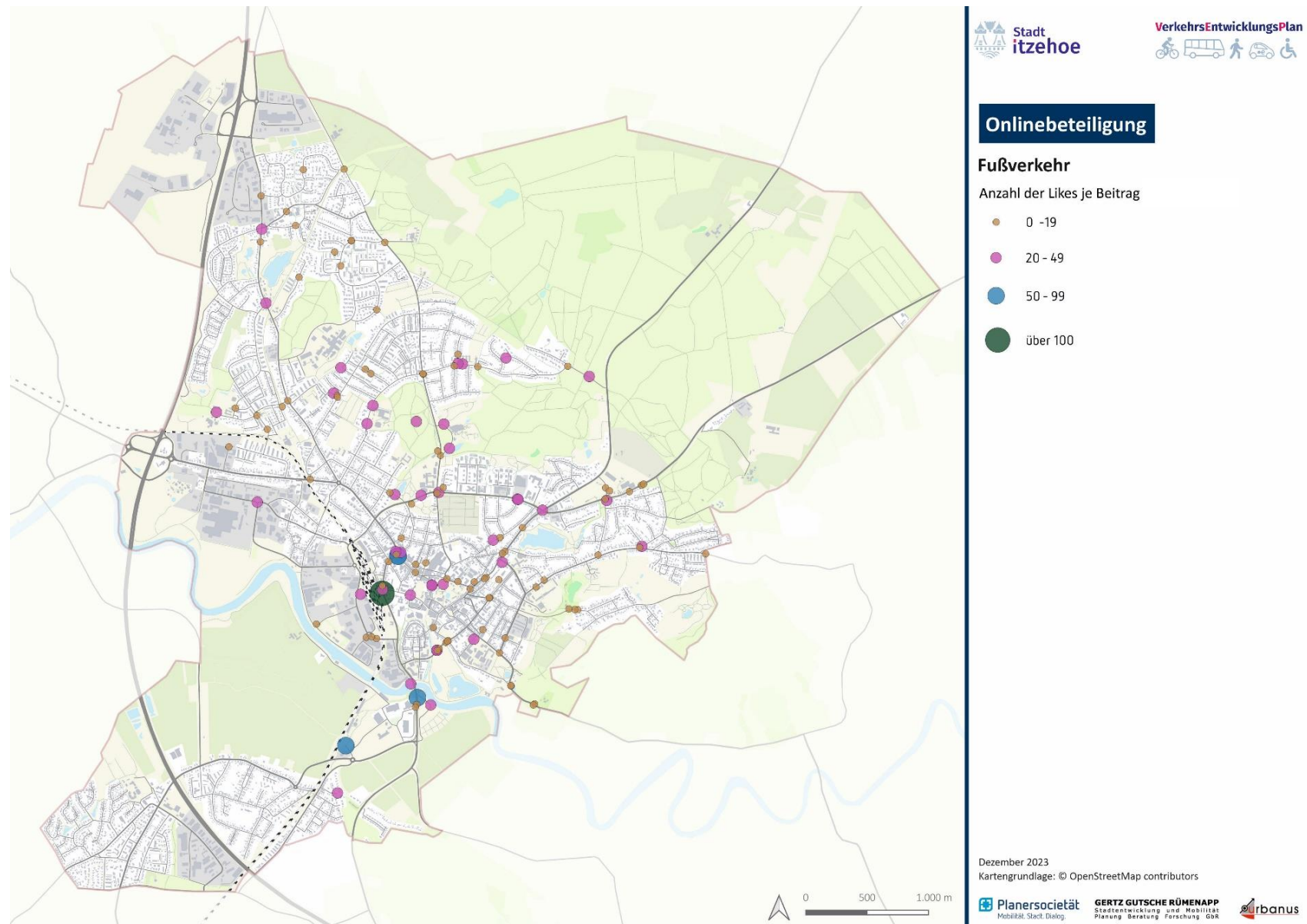
Des Weiteren wird mehrfach das Fehlen von Rampen zur **Barrierefreiheit** kritisiert (z. B. Carl-Stein-Straße/Brandenburger Weg, Eckenerweg/Friedrich-Ebert-Straße, Obere Dorfstraße, Am Galgenberg) und der Ausbau taktiler Leitsysteme zwischen Kreuzungsbereichen im gesamtstädtischen Gebiet gefordert. Außerdem wird an vereinzelt Stellen auf fehlende Bordsteinabsenkungen

hingewiesen, die das Passieren mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwägen erschweren (z. B. Gasstraße/Störfischerstraße, Leuenkamp Ausgang Aldi-Parkplatz, Breitenburger Straße/Breite Straße). Des Weiteren kritisieren die Teilnehmenden zu kurze Ampelphasen in Bezug auf mobilitätseingeschränkte Personen und Kleinkinder (z. B. Langer Peter/Juliengardeweg, Schumacherallee/Breitenburger Straße) oder zu lange Wartezeiten (z. B. Kreuzung B 77/B 206, Bahnhof Itzehoe, B 77/Timm-Kröger-Straße).

In Hinblick auf den Ausbau der Gehwege und bestehende **Netzlücken** wird auf fehlende Gehwege hingewiesen (z. B. Drosselweg/Finkensteig, Weg zwischen B 77 und B 206 am Stadion) und insbesondere eine sichere Verbindung zu Fuß zum Schwimmbad gefordert. Zudem befürworten mehrere Beiträge die Verlängerung der Gleiszugänge am Itzehoer Bahnhof, um einen Durchgang zu ermöglichen und die Erreichbarkeit der dahinter gelegenen Supermärkte zu verbessern.

Neben diesen Aspekten wurden in den Unterkategorien **Verkehrsbehinderung** sowie **Zustand der Infrastruktur** die Behinderung durch Gehwegparken (z. B. Kremper Weg/Alsengelände, Trotzenburger Straße/Lerchenfeld) oder Schäden an Gehwegen (z. B. Neue Straße) angesprochen. Eine grundlegende Übersicht aller Beiträge und ihrer Likes ist in Abbildung 10 sichtbar.

Abbildung 10: Verteilung der Beiträge mit Anzahl der Likes in der Kategorie „Fußverkehr“



3.1.4 Kategorie Bus- und Bahn

Tabelle 5: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Bus und Bahn“

Unterkategorie	Anzahl
Erschließung	12
Taktung	10
Kommunikation	6
Haltestelle	6
Sonstiges	4

In der Kategorie „Bus und Bahn“ beziehen sich die meisten Beiträge auf die **Erschließung** und bessere Anbindung regionaler Verbindungen. Dabei wird mehrfach der stark befürwortete Wunsch einer direkten Busverbindung zwischen Itzehoe und Neumünster geäußert, da Neumünster als geeigneter Ausgangspunkt für weiter entfernte Ziele gesehen wird. Zudem wird ein Schnellbus nach Wrist als eine weitere zeitsparende Alternative angesprochen. Auch eine schnellere Anbindung an Großstädte wie Hamburg (bspw. Ausbau der S-Bahn von Pinneberg bis nach Itzehoe, Schnellzug mit wenigen Halten) wird gewünscht.

In der Unterkategorie der **Taktung** wurden die zweitmeisten Beiträge eingeordnet. Vorrangig bemängeln die Teilnehmenden die unattraktive Taktung des bestehenden Busangebots in den Abendstunden, insbesondere am Wochenende. Als mögliche Lösung wird die Einführung einer nächtlichen Ringbuslinie oder eines On-Demand-Shuttles vorgeschlagen. Außerdem wird die schlechte Abstimmung zwischen ankommenden Zügen am Bahnhof und abfahrenden Bussen kritisiert, da es hier häufig zu knappen Umsteigezeiten kommt. Eine Anpassung der Fahrpläne sowie weitere aufeinander abgestimmte Umsteigemöglichkeiten im Itzehoer Stadtgebiet

können folglich zur Attraktivierung der lokalen Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beitragen.

In der Unterkategorie **Kommunikation** kritisieren die Beteiligten insbesondere die veraltete Beschilderung der Haltestellen, da diese als unzureichend empfunden wird und seit der Integration des Kreis Steinburg in den Hamburger Verkehrsverbund (hvv) im Jahr 2022 nicht der standardisierten Beschilderung entspricht. Außerdem werden überholte Fahrpläne sowie die mangelnde Barrierefreiheit von digitalen Abfahrtsplänen angemerkt. Neben einer Verbesserung der analogen Ausgänge würden Echtzeitinformationen zu Abfahrten und Verbindungsmöglichkeiten durch digitale Haltestellenschilder sowie einer Onlineauskunft begrüßt.

In Hinblick auf die Ausstattung der **Haltestellen** werden im gesamtstädtischen Gebiet Witterungsschutz sowie Sitzbänke und Mülleimer zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gewünscht. Insbesondere Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen durch Schüler:innen (z. B. Haltestelle Itzehoe Adler) werden dabei hervorgehoben. In diesem Zusammenhang wird auch die Verlegung der Haltestelle „Lehmwohldstraße“ hinter die Kreuzung der Wilhelmstraße / Adolf-Rohde-Straße stark befürwortet, um der angespannten Situation auf dem Gehweg durch zahlreiche Ausfahrten, Überholmanöver aufgrund der Busse sowie einem Stau des Kfz-Verkehrs bis in den Kreisverkehr entgegenzuwirken.

Trotz der geringen Anzahl der Beiträge in der Kategorie „Bus und Bahn“ zeichnen sich diese durch verhältnismäßig viele Likes aus, was die Befürwortung der Inhalte unterstreicht. Der am meisten polarisierende Beitrag ist der

Vorschlag, den Bahnhof auf das Alsengelände zu verlegen. Ein weiterer unterstützter Beitrag fordert hingegen die aktuell in Planung befindende Neugestaltung des Bahnhofes am momentanen Standort mit einer Integration des ZOB im Bereich der Draisine/Bahnhofstraße, um lokale und regionale Verbindungen zu verknüpfen. Einigkeit herrscht ebenfalls bei einem Beitrag, der insbesondere den vernachlässigten Zustand des Bahnhofes sowie eine fehlende Bahnhofsuhr und aktuelle Abfahrtszeiten der lokalen Busverbindungen kritisiert.

3.1.5 Kategorie Car-/Bike-/Scootersharing

Tabelle 6: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Car-/Bike-/Scootersharing“

Unterkategorie	Anzahl
Carsharing	3
Bikesharing	1
Verknüpfung von Angeboten	1

In der Kategorie „Car-/Bike-/Scootersharing“ weisen die meisten Beiträge auf eine Ausweitung des **Carsharingangebots** hin. Neben der Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge (z. B. Transporter) werden auch Standorte für potenzielle weitere Carsharing-Stationen in Verknüpfung mit der Errichtung eines multimodalen Mobilitätshubs, bspw. am Lornsenplatz, gewünscht und durch viele Likes befürwortet.

Bei der Neugestaltung des Bahnhofes begrüßen die Teilnehmenden eine bessere **Verknüpfung** zwischen Sharingangeboten.

Darüber hinaus wird hervorgehoben, dass bei der Neugestaltung von Wohngebieten, z. B. der Quartiersentwicklung Lehmwohl-Suder Höhe, multimodale Angebote, wie bspw. Lastenräder und **Bikesharing**, von Beginn an beachtet werden sollen, um den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote zu erleichtern.

3.1.6 Weitere Beiträge

Tabelle 7: Aufteilung der Beiträge in Kategorie „Sonstiges“

Unterkategorie	Anzahl
Raumgestaltung	9
Politik/Kommunikation	4
Sonstiges	6

In der Kategorie „Sonstiges“ wurden Beiträge aufgenommen, die sich entweder nur entfernt mit dem Thema Mobilität und Verkehr beschäftigen oder allgemeine Anmerkungen zur (Verkehrs-)Politik darstellen.

Am häufigsten wurden Beiträge zur **Raumgestaltung** in Verbindung mit der Verbesserung der Aufenthaltsqualität geäußert. Dabei werden unter anderem mehrfach Maßnahmen zur Begrünung von Straßen durch Bäume (z. B. Poststraße) und die Bereitstellung von mehr Sitzbänken und Mülleimern (z. B. Deichweg an der Stör, Lehmwold, Wiese am Eichthal) gewünscht. Zudem setzen sich Teilnehmende

für den Erhalt von Bäumen in Zuge von Straßensanierungen (z. B. Breitenburger Straße) ein und betonen dabei die Förderung der Klimaresilienz im Stadtgebiet. Weitere Beiträge befürworten die Errichtung und den Ausbau von Spielplätzen (z. B. Hügel der Geschwister-Scholl-Alee, Pünstofer Straße/Schäferkoppel).

Beiträge in der Unterkategorie **Politik/Kommunikation** kritisieren die aus ihrer Sicht mangelnde Umsetzung des Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2016 und fordern eine Stärkung des Rad- und Fußverkehrs. ein.