

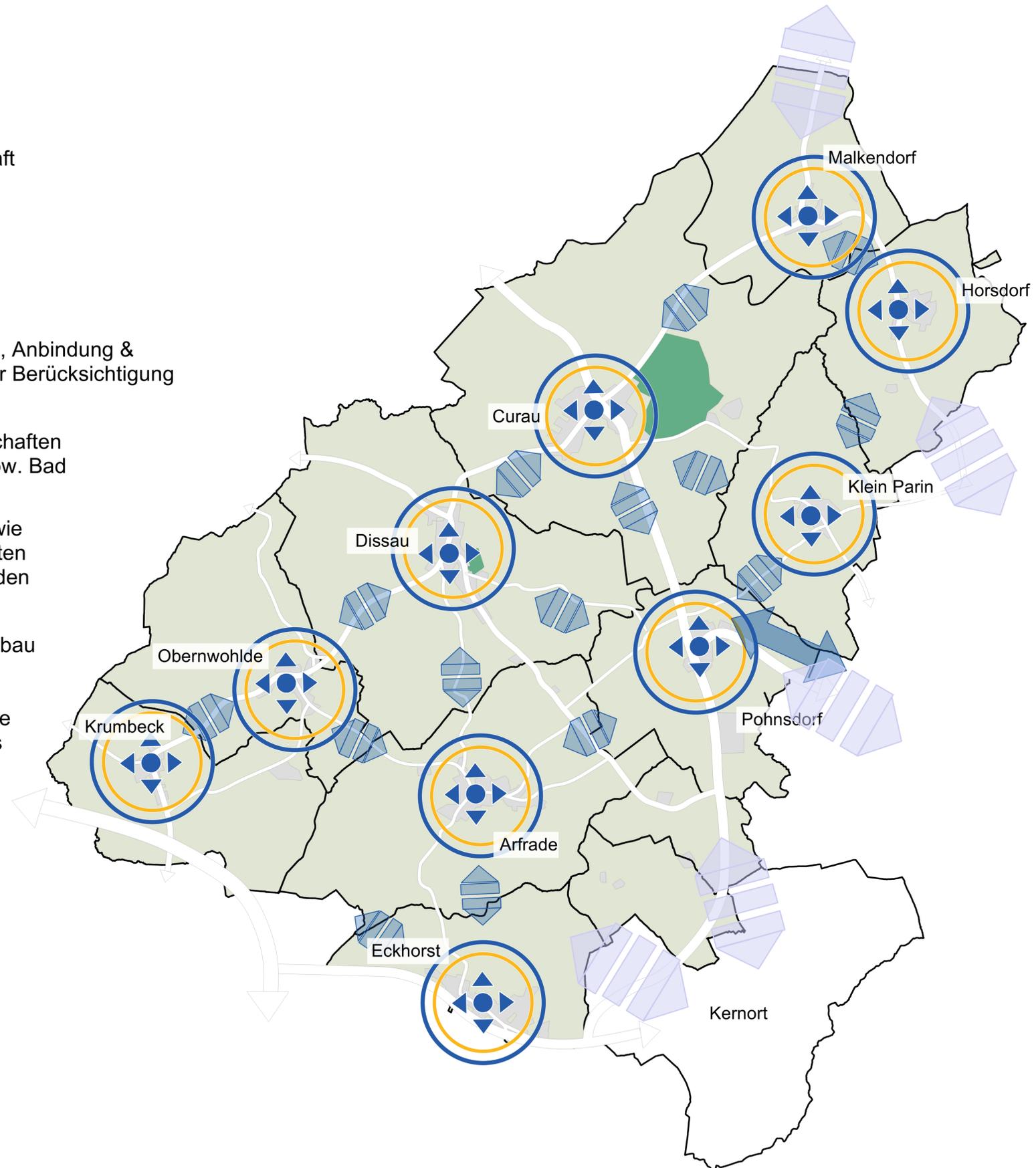


Nutzungen

-  Siedlungsbereiche
-  Freizeit- und Sportflächen
-  Verbindungsachsen
-  Grünflächen & Landwirtschaft

Signaturen

-  Stärkung & Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch ergänzende & flexible Angebotsformate
-  Verbesserung & Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, Anbindung & Wegeverbindungen zwischen den Dorfschaften unter Berücksichtigung der Stärkung der weicheren Verkehrsteilnehmenden
-  Optimierung der verkehrlichen Anbindung der Dorfschaften an den Kernort und die umliegenden Gemeinde (bspw. Bad Schwartau) durch vielfältige Maßnahmen
-  Verbesserung der Sichtbarkeit der Ortseingänge sowie Anpassung der Bestandsinfrastruktur nach modernsten Standards zur Steigerung der Verkehrssicherheit in den Dorfschaften
-  Einrichtung von multimodalen Mobilitäts-Hubs & Ausbau der Infrastrukturen zur Förderung der E-Mobilität
-  Gewährleistung der verkehrlichen Entlastung in Folge der Planung des interkommunalen Gewerbegebietes und der geplanten Wohngebiete





Nr.	Handlungsebene (1. Leitziel - 1.1 Sollziel - 1.1.1 Maßnahme / Schlüsselprojekt)	Zeithori- zont	Akteure	Bemerkung	Monitoring
6	Sicherung und Förderung der Mobilität in der Gemeinde				
6.1	Prüfung und Etablierung alltagstauglicher Alternativen zum eigenen PKW				
6.1.1	Stärkung und Ergänzung des ÖPNVs durch ergänzende und flexible Angebotsformate	mittel- bis langfristig, dann dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis / NAH.SH • Gemeinde • Dorfschaften • Amtsgemeinden • Bewohnerschaft • AktivRegion 	<p>Das eigene Auto ist derzeit sowohl im ländlichen als auch im suburbanen Raum das wichtigste Verkehrsmittel. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und des Beginns einer Verkehrswende sollten auch die Dorfschaften über innovative Verkehrsangebote in Ergänzung zur ÖPNV-Anbindung nachdenken.</p> <p>Die vorhandenen ÖPNV-Anbindung wurde im Rahmen der Beteiligung durch die Bewohnerschaft überwiegend als gut beschrieben, auch wenn ein Großteil der Bewohnerschaft noch Verbesserungsbedarf in der Taktung der Fahrten sieht. Dementsprechend gilt es hieran zu arbeiten. Ebenso sollte geprüft werden, inwieweit die vorhandenen Bushaltestellen gestalterisch (z. B. mehr Sitzgelegenheiten, Überdachungen, elektrische Anzeigen, ... etc.) sowie durch ergänzende Infrastrukturen, wie Fahrradbügel o. ä. aufgewertet werden könnten. Gut ausgestattete und gestaltete Bushaltestellen tragen dazu bei, den vorhandenen ÖPNV zu stärken und den Umstieg für manche Zielgruppen zu erleichtern.</p> <p>Diese Maßnahmen können die des Klimaschutzkonzeptes der Gemeinde (z. B. Einrichtung eines Gemeindebusses, Einrichtung AST/Rufbus/Bürgerbus, ... etc. usw.) ergänzen. Die Initiierung und der Erfolg der Etablierung ergänzender Angebote hängt maßgeblich von der Organisation und dem Betrieb durch Ehrenamtler:innen und der Beteiligungsbereitschaft der Verkehrsbetriebe ab. Es muss das passende Konzept für die Dorfschaften gefunden werden. Dafür lohnt es sich, Kontakt zu Gemeinden aufzunehmen, die bereits Erfahrungen mit den jeweiligen Konzepten sammeln konnten. Hierzu wurde u. a. die bundesweite Informationsplattform mobilikon eingerichtet, die über den folgenden Link https://www.mobilikon.de/ erreicht werden kann. Nachfolgend sind einige Projekte aufgeführt, mit denen erfolgreich ein ergänzendes Angebot in ländlich geprägten Gemeinden umgesetzt werden konnte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carsharing: Dörpsmobil SH (Gemeinde Klixbüll etc.) • Ruftaxi: Garantiert mobil! (Kreis Odenwaldkreis) • Rufbus: moobil (Vechta), Rendsbus-Eckernförder (Kreis Rendsburg-Eckernförde) • KombiBus Uckermark (Kombination aus Güterverkehr und Personentransport) • On-Demand-Bus: Ioki (Kreis Storman), MOIA (Hamburg), LüMo (Lübeck) • Mitfahr-App • „Bürgertaxi“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Bedarfe in den Dorfschaften • ggf. Einführung und Betrieb eines alternativen Mobilitätsmodells/-angebotes
6.1.2	Umsetzung von Mobilitäts-Hubs bei Um- und Neubauplanungen in den Dorfschaften (bspw. Einrichtung von E-Ladestationen und Servicestationen fürs Rad)	dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Dorfschaften • AktivRegion • Planungsbüros 	<p>Bei den Planungen hins. der Siedlungsflächenentwicklung sowie rund um die Gemeindeinfrastrukturen sollten Überlegungen über die Einrichtung von Multi-Mobilitätsstationen (Mobilitäts-Hubs) einfließen, bspw. im Zuge der Arbeiten zum Um- oder Neubau der kombinierten Dorfgemeinschafts- und Feuerwehrgerätehäuser. Die Mobilitätshubs könnten je nach Bedarf über E-Ladestationen, Fahrradboxen oder andere Infrastrukturen verfügen. Darüber hinaus können Serviceangebote wie etwa Reparaturstationen mit Selbstbedienung oder Leihsysteme unterschiedlicher Verkehrsmittel etabliert werden. Der Ausbau des multimodalen Angebotes in der Gemeinde sollte auch an den jeweiligen Bushaltestellen überprüft und ggf. umgesetzt werden. Im Zuge der Maßnahmen gilt es auch zu prüfen, inwieweit die Fördermittel aus dem Programm „Stadt und Land“ des Landes SH oder andere Förderkulissen genutzt werden können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Einrichtung von Mobilitätsstationen
6.2	Gewährleistung einer modernen und sicheren Verkehrsinfrastruktur				
6.2.1	Stärkere Berücksichtigung der modernen Anforderungen von Gehenden und Radfahrenden bei der Gestaltung und Instandhaltung des Straßenraums	dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis • Gemeinde • Dorfschaften • Straßenbaulastträger 	<p>Moderne Verkehrsinfrastrukturen fokussieren immer stärker die Bedürfnisse von Gehenden und Radfahrenden. Dadurch wird die Sicherheit der weicheren Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Mobilitätswende weiter vorangetrieben. Sowohl beim Straßenneubau als auch bei der Instandsetzung und Anpassung der bestehenden Infrastruktur ist auf eine moderne Anpassung zu achten.</p> <p>Auch in den Dorfschaften sollte diese Vorgehensweise in der Praxis umgesetzt und bei den übergeordneten Straßenbaulastträgern immer wieder eingefordert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Orientierung der Gestaltung der Straßen und Wege in der Gemeinde an den Belangen von Gehenden und Radfahrern



Nr.	Handlungsebene (1. Leitziel - 1.1 Sollziel - 1.1.1 Maßnahme / Schlüsselprojekt)	Zeithori- zont	Akteure	Bemerkung	Monitoring
6.2.2	Qualifizierung und Aus- bau des Radwegenetzes und der unterstützenden Infrastrukturen	dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis • Gemeinde • Dorfschaften • Bewohnerschaft • Planungsbüros • Straßenbaulast- träger • AktivRegion 	<p>Die Instandhaltung und Pflege der vorhandenen Radwege sind als Grundvoraussetzungen und Aufgaben aller Straßen-baulastträger dauerhaft zu gewährleisten. Darüber hinaus gewinnen elektrische Zweiräder auch für weniger sportliche Nutzer an Attraktivität in der Alltagsnutzung. Neben einer ausreichenden Lade- und Serviceinfrastruktur sind jedoch die entsprechenden Verkehrsnetze eine Grundvoraussetzung für eine vielfältige Nutzung.</p> <p>In der Bürgerbeteiligung wird deutlich, dass die vorhandene Radwegeinfrastruktur noch Optimierungsbedarf aufweist. So werden insbesondere ausgebaute Radwegeinfrastrukturen entlang der Hauptverbindungsachsen zwischen den Dorfschaften gewünscht. Darüber hinaus sollten auch weitere Ergänzungsrouten abseits der Hauptverbindungsachsen auf eine mögliche Realisierung geprüft werden. Außerdem sollten moderne Fahrradstellplätze und öffentliche Ladestationen für E-Fahrräder an den zentralen Infrastrukturen (z. B. Feuerwehrgeräthäuser oder Dorfgemeinschaftshäuser) platziert werden, um so an oft frequentierten Orten präsent zu sein.</p> <p>Im Zuge der Maßnahmen gilt es auch zu prüfen, inwieweit die Fördermittel aus dem Programm „Stadt und Land“ des Landes SH oder andere Förderkulissen genutzt werden können.</p> <p>Mögliche Routen, die im Rahmen der Beteiligung der Bewohnerschaft vorgeschlagen wurden, umfassen dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Fußweg entlang der Straße von Malkendorf über Horsdorf nach Bad Schwartau • Rad- und Fußwege auf dem ehemaligen Bahndamm zwischen Arfrade und Stockelsdorf • Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Bargerhof über Bargerbrück an die Pohnsdorfer Landstraße • Reaktivierung der Rad- und Fußwege zwischen Dissau und Curau • Radwege zwischen Oberwohlde und Dissau • Radweg von Dissau Richtung Stockelsdorf bis zur „Pohnsdorfer Landstraße“ • Radwege von Klein Parin nach Groß Parin • Radwege von Klein Parin nach Bad Schwartau • Radwege von Eckhorst nach Mönkhagen <p>Die Gemeinde wird zeitnah eine Radverkehrskonzept ausschreiben und erarbeiten lassen. Die Anregungen aus dem OEK werden im Zuge des Radverkehrskonzeptes aufgenommen und verarbeitet. Die finale fachliche Überprüfung der Maßnahmen sowie die strategische Zusammenführung und Priorisierung von Maßnahmen erfolgt durch das Fachkonzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelaufwendungen zur Instandhaltung und Optimierung von Radwegen • Umsetzung und Instandhaltung neuer Radwegeverbindungen zwischen den Dorfschaften • Erarbeitung eines kommunalen Radverkehrs-konzeptes
6.2.3	Gewährleistung und Schaffung von attraktiven Wander- und Rundwegen	dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis • Gemeinde • Dorfschaften • Planungsbüros • Straßenbaulast- träger 	<p>Zusätzlich zu dem Ausbau der Radwege wünscht sich die Bewohnerschaft der Dorfschaften ein attraktives Netz an Wander- und Rundwegen, das dauerhaft instandgehalten wird. Einerseits sollen die Wege die Dorfschaften miteinander verbinden und auch um die Dorfschaften herumführen. Bei dem Ausbau der Wander- und Rundwege ist auch auf ausreichend wegbegleitende Infrastrukturen zu achten, welche die Wege noch attraktiver gestalten (z. B. Sitzmöglichkeiten, Rast- und Lernstationen, Leit- und Informationssysteme, ... etc.). Eine Verknüpfung zwischen den Wander- und Rundwegen und den Radwegen ist durchaus sinnvoll und sollte bei der Planung berücksichtigt werden.</p> <p>Mögliche Routen, die im Rahmen der Beteiligung der Bewohnerschaft vorgeschlagen wurden, umfassen dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Fußweg entlang der Straße von Malkendorf über Horsdorf nach Bad Schwartau • Rad- und Fußwege auf dem ehemaligen Bahndamm zwischen Arfrade und Stockelsdorf • Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Bargerhof über Bargerbrück an die „Pohnsdorfer Landstraße“ • Reaktivierung der Rad- und Fußwege zwischen Dissau und Curau • Verbindung der Feldwege „Alte Hütte“ und „Am Redder“ zwischen Oberwohlde und Dissau • Wegeverbindung vom „Kohlhorstredder“ in Arfrade über Krumbeker Hof nach Oberwohlde • Anbindung der Dorfschaften an die Radwege entlang der K115 	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelaufwendungen zur Instandhaltung und Optimierung von Wanderwegen • Umsetzung und Instandhaltung neuer Wanderwegeverbindungen zwischen den Dorfschaften
6.2.4	Ausbau der Infrastrukturen zur Förderung der E-Mobilität	dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis • Gemeinde • Dorfschaften • Planungsbüros • AktivRegion 	<p>Um die Mobilitätswende weiter zu fördern und auch mit Rücksicht auf den Klimawandel, soll der Bewohnerschaft ein ausreichendes Angebot an Ladesäulen für E-Fahrzeuge geboten werden. Daher wird seitens der Dorfschaften angestrebt, bei sämtlichen Neuplanung konsequent E-Parkplätze einzurichten. Diese werden zudem so gestaltet, dass die Parkplätze eine Dachbegrünung haben und mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet sind. Auch bei bereits bestehenden Parkplätzen soll, wo möglich, ebenfalls eine Überdachung mit Photovoltaik-Anlagen und Begrünung sowie die Installation von E-Ladesäulen vorgenommen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelaufwendungen zur Errichtung und Umgestaltung von (E-)Parkplätzen



Mobilität & Vernetzung

Nr.	Handlungsebene (1. Leitziel - 1.1 Sollziel - 1.1.1 Maßnahme / Schlüsselprojekt)	Zeithori- zont	Akteure	Bemerkung	Monitoring
6.2.5	Planung und Umsetzung von gezielten Anpassungsmaßnahmen zur Erhöhung der Sichtbarkeit der Ortseingänge	kurz- bis mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde • Dorfschaften • Planungsbüros • Straßenbaulast-träger 	<p>Ortseingänge werden in ihrer Gestaltung oftmals nicht als diese wahrgenommen. Das führt dazu, dass viele Autofahrende mit erhöhten Geschwindigkeiten in einen Ort einfahren. Dies belästigt die Einwohnerschaft nicht nur durch den entstehenden Verkehrslärm, es stellt zudem ein hohes Sicherheitsrisiko für weichere Verkehrsteilnehmende (Gehende, Radfahrende) insbesondere für Kinder und ältere Personengruppen da.</p> <p>Um speziell diese Verkehrsteilnehmenden besser zu schützen, bedarf es daher einer Anpassung und Aufwertung der Ortseingänge aller Dorfschaften. Konkrete Beispiele welche Maßnahmen dafür ergriffen werden können sind etwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Willkommensschilder • weiße/bunte Barken • Verschwenkungen • Verkehrsinseln • Anpflanzung von Bäumen, Blumen und Beeten • Bremsschwellen (z. B. Kreissegmentschwelle oder kissenartige Schwellen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelaufwendungen für Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit • Aufstellung von Geschwindigkeitsmess-tafeln • ggf. Instal-lation von Blitzern
6.2.6	Prüfung und bedarfsge-rechte Lösung von spezi-fischen Verkehrskonflikt-potenzialen	mittel- bis langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • AktivRegion • Gemeinde • Dorfschaften • Planungsbüros • Straßenbaulast-träger 	<p>Aus der Analyse und der Beteiligung sind verschiedene Konfliktbereiche hervorgegangen, die sukzessive geprüft und eventuell entschärft werden sollten. Neben dem erhöhten Verkehrsaufkommen sind vor allem die erhöhten Durchgangsgeschwindigkeiten bemängelt worden, die zu einer subjektiven Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen, obwohl in weiten Teilen der Gemeinde bereits Tempo 30 km/h Regelungen greifen. Die Zuständigkeiten und Möglichkeiten der Gemeinde u. a. aufgrund der Eigentumsverhältnisse und Verantwortlichkeiten sind dabei zu beachten. Dorfschaften-übergreifend gilt es die vorhandenen Infrastrukturen instandzuhalten, zu modernisieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Als wesentliche Standorte mit Verkehrskonfliktpotenzial, für die entsprechende Gegenmaßnahmen geprüft werden sollen, gehören:</p> <p>Arfrade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sichere Überquerungsmöglichkeit der „Hauptstraße“, um zur KiTa zu gelangen • regelmäßige oder dauerhafte Radarkontrolle an der Kreuzung „Bohnrader Weg / L184“ • Geschwindigkeitsreduzierung am östlichen Ortseingang <p>Dissau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • abbröckelnder Graben in der „Dissauer Dorfstraße“ soll verstärkt / umgebaut werden • schwierige Parksituation in der Kurve ggü. vom „Dissauer Hof“ <p>Eckhorst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sichere Überquerung der „Eckhorster Dorfstraße“ • bessere Ausleuchtung des Radweges im Kreisverkehr der „Segeberger Landstraße“ • fehlender Fußweg an der Bushaltestelle „Altes Ende“ • Halteverbot entlang der Kreuzung „Eckhorster Dorfstraße / Schwarzer Weg“ • sichere Querungsmöglichkeit der „Eckhorster Dorfstraße“ am östlichen Ortseingang für Fußgänger • Vorfahrtsregelung an der Kreuzung „Arfrader Weg / Turmblick“ soll besser hervor-gehoben werden <p>Krumbeck:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Straßenbeleuchtung an den Dorfsenden • sichere Querungsmöglichkeit der Autobahnbrücke für Fußgänger, um Bushaltestelle an der K115 zu erreichen • Geschwindigkeitsreduzierung entlang des Spielplatzes am nördlichen Ortseingang • zu schmaler und teilweise fehlender Gehweg zum Spielplatz <p>Malkendorff:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnverengung an der Ortseinfahrt aus Richtung Curau • Blitzerkontrolle auf diesem Streckenabschnitt <p>Obernwohldede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg neben die „Doerpstraat“ zwischen Obernwohldede und Dissau platzieren, um Rad- und motorisierten Verkehr räumlich zu trennen • Straßen zwischen Obernwohldede und Arfrade sowie zwischen Obernwohldede und Krumbeck sind schlecht einzusehen <p>Pohnsdorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verschwenkung der Fahrbahn durch weiße Markierungen zur Entschleunigung der Fahrzeuge aus Richtung Bad Schwartau • sichere Querungsmöglichkeit der Straße „An der Ulme“ für Fußgänger <p><i>Hinweis: Entlang der übergeordneten Straßen, sprich entlang der Autobahnen, Landes- und Kreisstraßen ist nicht die Gemeinde der Straßenbaulastträger, sondern der Bund, das Land bzw. der Kreis. Dementsprechend kann die Gemeinde entlang dieser Straßen nur bedingt Änderungen vornehmen und ist von den Plänen des Bundes, des Landes bzw. des Kreises abhängig, weshalb die Gemeinde nur durch konsequentes Einfordern eine Veränderung anstoßen kann. Abseits dessen ist man von Förderprogrammen abhängig, um selbstständig Rad- und Fußwegeinfrastrukturen parallel zu den Landes- und Kreisstraßen einzurichten.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelaufwendungen für Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Maßnahmen in den Dorfschaften • Anzahl der Maßnahmen zu Verkehrs- und Geschwindigkeitsreduzierung • Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang der Ortsdurch-fahrten
6.2.7	Gewährleistung der verkehrlichen Entlastung betroffener Dorfschaften im Zuge der Planung von Großprojekten	dauerhaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis • Gemeinde • Straßenbaulast-träger • Fachplanungs-büros 	<p>Im Gemeindegebiet von Stockelsdorf gibt es einige Planungen von Großprojekten, die auch eine veränderte Lage der Verkehrsströme in und um die Dorfschaften verursachen werden. Beispielsweise ist ein interkommunales Gewerbegebiet zwischen Stockelsdorf und Bad Schwartau vorgesehen. Der entstehende Verkehr dieses Projektes wird sich vor allem auf Pohnsdorf auswirken. Es soll verhindert werden, dass die Dorfschaften, insbesondere Pohnsdorf, von dem anstehenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen überlastet werden. Stattdessen ist durch gezielte Maßnahmen (z. B. Orts-umgehung) eine verkehrliche Entlastung für die betroffenen Dorfschaften zu gewährleisten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelaufwendungen für Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit • ggf. Prüfung der Verkehrsströme in regelmäßigen Abschnitten



Dieses Projekt wird gefördert aus Mitteln des Landes Schleswig-Holstein und des Bundes im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK).

