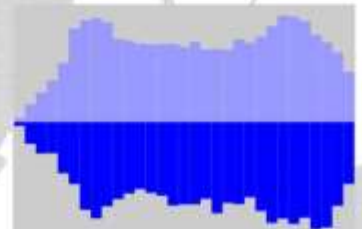
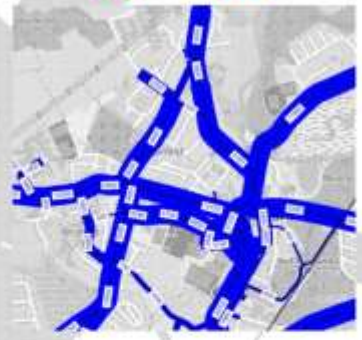


1

Grundlagen und Verkehrserhebungen



VEP Bad Schwartau



BAD 
SCHWARTAU
Heimat für Generationen

Verkehrsentwicklungsplan Bad Schwartau 2017

Teil 1: Grundlagen zum VEP, Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Bearbeiter:



urbanus GbR
An der Untertrave 81-83 | 23552 Lübeck

Stefan Luft (Gesamtprojektleitung)
Heike Drücker
Peter Krausse
Christoph Lüth

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz, Gutsche, Rügenapp GbR
Ruhrstraße 11 | 22761 Hamburg

Jens Rügenapp
Ben-Thure von Lueder

Beteiligungsverfahren:



Raum & Energie
Institut für Planung, Kommunikation und
Prozessmanagement GmbH
Hafenstraße 39 | 22880 Wedel

Katrin Fahrenkrug
Ann-Kathrin Scholz
Teike Scheepmaker

Auftraggeber:



Stadt Bad Schwartau – Bauamt
Markt 15 (Rathaus) | 23603 Bad Schwartau

Ansprechpartner: Thomas Sablowski

Anmerkung: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechterspezifischen Begriffen eine einheitliche, i. d. R. die männliche Form (z.B. „Nutzer“ anstatt „Nutzerinnen und Nutzer“) verwendet. Diese Begriffe schließen die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

Strukturierung des Masterplans Verkehr

Teil 1 Grundlagen zum VEP, Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Teil 2 Rahmenbedingungen, Analysen und Befunde

Teil 3 Leitbild, Entwicklungsoptionen, Integriertes Gesamtkonzept

Inhaltsverzeichnis Teil 1

VERZEICHNIS VON ABKÜRZUNGEN	5
1. GRUNDLAGEN ZUM VEP	6
2. ERHEBUNGSUMFANG UND ERHEBUNGSVERFAHREN	10
3. HAUSHALTSBEFRAGUNG	14
3.1 ERGEBNISTELEGRAMM	14
3.2 VERFAHRENSWEISE	14
3.3 MOBILITÄT DER BAD SCHWARTAUER	15
3.4 VERKEHRSMITTELNUTZUNG UND VERKEHRsverHALTEN	16
3.5 VERKEHRSSYSTEM-BEWERTUNG UND HANDLUNGSBEDARFE	20
4. BETRIEBSBEFRAGUNG	22
4.1 ERGEBNISTELEGRAMM	22
4.2 VERFAHRENSWEISE	22
4.3 BASISDATEN ZU DEN ARBEITSVERHÄLTNISSEN	23
4.4 VERKEHRSMITTELNUTZUNG AUF DEM ARBEITSWEG	25
4.5 BEWERTUNG DES BAD SCHWARTAUER VERKEHRSSYSTEMS	27
5. ÖPNV-ERHEBUNGEN	29
5.1 ERGEBNISTELEGRAMM	29
5.2 VERFAHRENSWEISE	29
5.3 FAHRZWECKE UND NUTZUNGSHÄUFIGKEIT IM STADTVERKEHR	30
5.4 BELEGUNGEN IM STÄDTISCHEN BUSVERKEHR	32
5.5 KUNDENPROFIL DER BAHNNUTZER IN BAD SCHWARTAU	35
5.6 ZUGANG ZUR BAHN UND GRÜNDE FÜR DIE BAHNNUTZUNG	36
5.7 VERBESSERUNGSBEDARFE AM BAHNHOF BAD SCHWARTAU	38
6. BEFRAGUNG DER INNENSTADTBESUCHER	39
6.1 ERGEBNISTELEGRAMM	39
6.2 VERFAHRENSWEISE	39
6.3 BESUCHER- UND AUFENTHALTSMERKMALE	40
6.4 VERKEHRSMITTELWAHL	41
6.5 BEWERTUNG DER PARKPLATZSITUATION	42
6.6 HANDLUNGSBEDARFE FÜR DAS STADTZENTRUM	44

7. ERHEBUNG DES KFZ-VERKEHRS	46
7.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	46
7.2 VERFAHRENSWEISE.....	46
7.3 KFZ-BELEGUNGEN IM STRAßENNETZ.....	49
7.4 KFZ-BELEGUNG VON STRAßENKNOTEN	51
7.5 ZEITLICHE VERTEILUNG DES KFZ-VERKEHRS.....	54
8. PARKRAUMERHEBUNG.....	55
8.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	55
8.2 VERFAHRENSWEISE.....	55
8.3 PARKPLATZAUSLASTUNG.....	58
8.4 PARKDAUER.....	60
8.5 HERKUNFT DER PARKPLATZNUTZER.....	62
9. ERHEBUNG DES RADVERKEHRS	63
9.1 ERGEBNISTELEGRAMM.....	63
9.2 VERFAHRENSWEISE.....	63
9.3 VERKEHRSMENGEN IM RADVERKEHRSNETZ.....	65
BILDVERZEICHNIS.....	69
ANHANG: ERHEBUNGSBÖGEN	71

Verzeichnis von Abkürzungen

B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FGZ	Fußgängerzone
FNP	Flächennutzungsplan
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan (für den SPNV)
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LSA	Lichtsignalanlage
F-LSA	Lichtsignalanlage für Fußgänger
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (Bahn, Bus, Taxi)
Pkw	Personenkraftwagen (< 2,8 to)
P+R	Park und Ride
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
Sa, So	Samstag, Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn)
SVZ	Spätverkehrszeit

1. Grundlagen zum VEP

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Bad Schwartau ersetzt den 1997 fertiggestellten **Generalverkehrsplan (GVP)**, wobei die zugehörigen GVP-Datengrundlagen überwiegend aus Verkehrserhebungen der Jahre 1995 und 1996 stammen.

Für die Verkehrsentwicklungsplanung gibt es über den Generalverkehrsplan hinaus eine Reihe **übergeordneter Rahmenpläne** und Vorgaben, die allerdings hauptsächlich landesweite oder regionale Schwerpunkte setzen und für die städtische Verkehrsplanung im Wesentlichen für den Teilaspekt der äußeren verkehrlichen Anbindung bzw. verkehrlichen Erreichbarkeit von Relevanz sind. Zudem weisen sie unterschiedliche Aktualitätsbezüge auf. Neben dem bereits 2004 in Kraft getretenen Regionalplan und dem Regionalen Entwicklungskonzept REK, das im Zusammenhang mit der Planung für eine feste Fehmarnbeltquerung erarbeitet wurde, sind hier vor allem die verkehrlichen Rahmenpläne „Landesentwicklungsstrategie 2030“ (derzeit als Entwurfsvorlage) und „3. Regionaler Nahverkehrsplan“ für den Kreis Ostholstein von 2014 zu erwähnen.

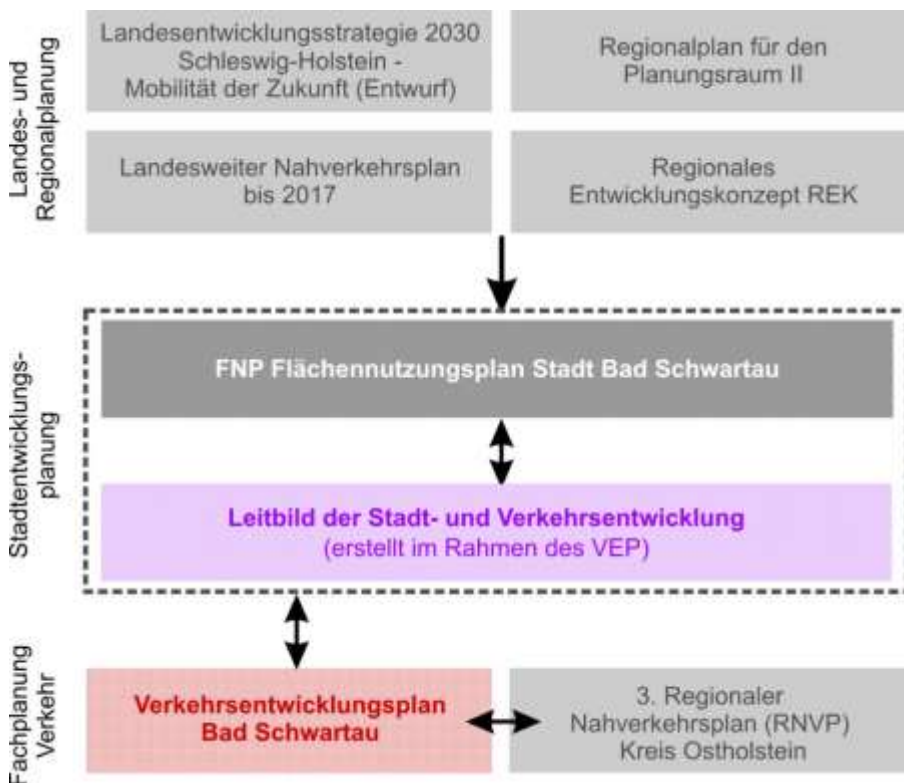


Bild 1-1: Einordnung des VEP als Rahmenplan

Die **Verkehrsdaten** aus dem GVP 1997 sind inzwischen überwiegend veraltet und bieten keine ausreichende Basis mehr für aktuelle und zukunftsorientierte Entwicklungsplanungen in der Stadt Bad Schwartau. Der bestehende Generalverkehrsplan basiert auf Daten von Mitte der 90er Jahre und wurde 1997 von den städtischen Gremien mit dem Prognosehorizont 2010 beschlossen. Seither hat sich die Stadt verkehrlich und städtebaulich weiterentwickelt. Derartige Veränderungen konnten bislang bei verkehrlichen Planungen keine adäquate Berücksichtigung finden. Zwischenzeitlich konnte durch Verkehrserhebungen bereits festgestellt werden, dass die im GVP prognostizierten Verkehrsmengen in einigen Straßenabschnitten bereits überschritten sind.

In den letzten Jahren wurden zudem neue **Methodiken in der Verkehrsentwicklungsplanung** erarbeitet, die in den GVP nicht oder unzureichend eingeflossen sind, bei der Erarbeitung eines neuen verkehrlichen Rahmenplans aber unbedingt Berücksichtigung finden sollten. Dazu gehören vor allem folgende Aspekte:

- Demographie und Lebenswandel,
- Mobilitätsverhalten,
- Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- Ressourcen- und Klimaschutz,
- Verkehrssicherheit (insbesondere auch Schulwegsicherung),
- Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote sowie
- regionale und großräumige Verkehrsverflechtungen.

Für die Stadt Bad Schwartau wurde unter anderem bereits ein **Lärmaktionsplan** aufgestellt, dessen Aussagen und Ergebnisse künftig mit der Verkehrsplanung abzugleichen sind. Aufgrund der geographischen Lage Bad Schwartaus sollten bei der Ausarbeitung eines verkehrlichen Rahmenplans auch **Aspekte der regionalen und großräumigen Verkehre** berücksichtigt werden. Hier wären insbesondere Aussagen zu den Auswirkungen der geplanten festen Fehmarnbeltquerung und ihrer Hinterlandanbindung, der LKW-Maut und der Verflechtungen mit der Hansestadt Lübeck auf das Verkehrsnetz der Stadt Bad Schwartau zu treffen.

Um eine langfristig orientierte und fundierte Planung des Verkehrssystems in Bad Schwartau zu ermöglichen, sind die im Bereich der Stadtplanung bereits vorhandenen Rahmenpläne (z.B. Flächennutzungsplan, Einzelhandelskonzept, etc.) mit dem verkehrlichen Rahmenplan zu vernetzen.

Mit dem jetzt vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird der alte Generalverkehrsplan abgelöst und eine systematische, langfristig angelegte Maßnahmen- und Finanzplanung für das Verkehrssystem in Bad Schwartau entwickelt. Wichtige Bestandteile sind dabei eine **Aktualisierung von Datengrundlagen und Aufbau eines Verkehrsmodells** mit den daraus abzuleitenden Aussagen zu Verkehrsströmen und Verkehrsbelegungen sowie eine Ermittlung von Grundaussagen zum Verkehrsverhalten der Bad Schwartauer Bevölkerung wie die Verkehrsmittelwahl oder die Bewertung des örtlichen Verkehrssystems. Der Verkehrsentwicklungsplan bildet auch eine wichtige Voraussetzung für die **Akquisition von Fördermitteln**.

Zu den „Pflichtaufgaben“ einer modernen Verkehrsentwicklungsplanung gehört nach den bestehenden und in absehbarer Zeit noch zu erwartenden gesetzlichen Vorgaben künftig eine systematische **Einbeziehung von Aspekten der Umwelt-, Stadt- und Sozialverträglichkeit**, für die die Stadt Bad Schwartau die entsprechenden Ressourcen bereitstellen sollte. Außerdem bedarf die Bedeutung Bad Schwartaus als regionaler Schulstandort besonderer Beachtung.

Die Ausarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans unterteilt sich in folgende **Arbeitsbausteine**:



Bild 1-2: Ablauf und Arbeitsbausteine des VEP

Eine transparente Diskussion fördert erfahrungsgemäß die spätere Akzeptanz der erarbeiteten Konzepte und der damit verbundenen Maßnahmen. Daher wurde die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans durch ein **umfangreiches Beteiligungsverfahren** mit Einbindung der Stadtverwaltung sowie von Interessengruppen und interessierter Bürgerinnen und Bürger begleitet. Zu den Ergebnissen der Jugendwerkstätten und der beiden Termine im Bürgerforum liegen gesonderte Dokumentationen vor.



Bild 1-3: Übersicht zu den Bausteinen des Beteiligungsverfahrens

Der Verkehrsentwicklungsplan gliedert sich in drei inhaltliche Teile:

Teil 1 Grundlagen zum VEP, Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Teil 2 Rahmenbedingungen, Analysen und Befunde

Teil 3 Leitbild, Entwicklungsoptionen, Integriertes Gesamtkonzept

Der vorliegende **Teil 1 der Dokumentation** fasst die Ergebnisse der 2014 durchgeführten Verkehrserhebungen und Befragungen zum Mobilitätsverhalten zusammen und bildet damit die Grundlage für die Bestandsbewertung, den Aufbau des Verkehrsmodells und die Maßnahmenentwicklung zum Verkehrssystem.



Bild 1-4: Impressionen aus dem Bürgerforum

2. Erhebungsumfang und Erhebungsverfahren

Ein zentraler Bestandteil des VEP ist die **Auswertung der aktuellen Verkehrsstrukturen** zur Hinterlegung der Analyse zum bestehenden Verkehrssystem sowie als Grundlage für die Entwicklung von Szenarien bzw. Entwicklungsoptionen einschließlich Wirkungsanalysen. Die hierfür erforderlichen Berechnungen zur Bereitstellung verkehrlicher Kenngrößen werden über ein EDV-gestütztes Verkehrsmodell vorgenommen. Entscheidenden Einfluss auf die Qualität der Berechnungs- und Bewertungsergebnisse haben die **Datengrundlagen**, die in das Verkehrsmodell einfließen. Dies sind insbesondere belastbare Aussagen

- zu den verkehrlich-städtebaulichen Rahmenbedingungen (Strukturdaten),
- zur Mobilität der Verkehrsteilnehmer (Wegehäufigkeit),
- zur Verkehrsmittelwahl und weiteren Merkmalen des Mobilitätsverhaltens,
- zum Verkehrsaufkommen (in Bezug auf Verkehrsrelationen und Netzbelegungen).

Aus Zeit- und Kostengründen wurden zunächst die aktuell **verfügbaren Daten** gesichtet und aufbereitet (Sekundärdaten). Zu den vorhandenen **Strukturdaten** gehören hier neben demografischen Daten auch Pendlerdaten der Arbeitsagentur und weitere verkehrsbeeinflussende Strukturen (Ausbildungsstätten, Einzelhandel, soziale Infrastruktur usw.).

Sämtliche Strukturdaten wurden in eine **Geodatenbank** eingespeist, so dass sowohl eine grafische Auswertung und Darstellung der Daten als auch die Weiterverarbeitung im Verkehrsmodell möglich sind. Die Daten werden dabei jeweils auf der kleinstmöglichen räumlichen Ebene erfasst, um somit im Weiteren eine größtmögliche Flexibilität bei der Definition von Verkehrszellen für das Verkehrsmodell zu haben. Dies ermöglicht u.a. eine wesentlich genauere Abbildung relevanter Verkehrserzeuger wie beispielsweise großer Unternehmen und Einzelhandelsstandorte.

Ergänzend zur Strukturdatenrecherche erfolgte eine **Auswertung der kontinuierlichen Querschnittszählungen** im Straßennetz aus den Aufzeichnungen des LBV-SH (Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr) und der DTV-Verkehrsmengenkarte des Landes Schleswig-Holstein sowie ein Abgleich mit dem landesweiten Straßenverkehrsmodell.

Neue **Erhebungen des Kfz-Verkehrs** wurden für Bereiche des städtischen Verkehrssystems durchgeführt, für die es zur Zeit keine ausreichend genauen Aussagen gibt bzw. für die signifikante Datenlücken vorliegen, die die Qualität des Verkehrsmodells beeinträchtigen. Unschärfen in den Datenbeständen gibt es vor allem in Bezug auf die **Zielverkehre** und auf die **Durchgangsverkehre**. Beide Kfz-orientierte Verkehrsarten dürften in den letzten Jahren zugenommen haben. Hinzu kommen beim Durchgangsverkehr noch „neue“ Problemlagen, die sich aus der Bemaßung der Autobahnen sowie aus den Engpässen im übergeordneten Straßennetz der Region Lübeck ergeben (insbesondere baustellenbedingt).

Für den **ÖPNV** in Bad Schwartau stehen aus Erhebungen der Stadtverkehr Lübeck GmbH Aussagen zum Fahrgastaufkommen für die Buslinien, die Bad Schwartau bedienen, zur Verfügung.

Die im Rahmen des VEP durchgeführten Verkehrserhebungen wurden aus Kostengründen auf das notwendige Maß reduziert und orientierten sich insbesondere an den **Anforderungen des Verkehrsmodells**.

Zur Ermittlung verkehrlicher Kenngrößen kamen für alle Komponenten des Verkehrssystems sowie Verkehrsträger-übergreifend folgende Einzelerhebungen zur Anwendung:

- Verkehrszählungen (Straßenquerschnitte, Straßenknoten),
- Verkehrsbefragungen im Verkehrssystem (Bahnkunden, Passanten),
- Kennzeichenverfolgungen (in einem ausgewählten Kordon des Straßennetzes),
- Befragungen zum Verkehrsverhalten (Haushalte, Betriebe).

Einen Überblick über vorhandene Daten und das für Bad Schwartau ausgearbeitete Erhebungsverfahren gibt Bild 2-1.

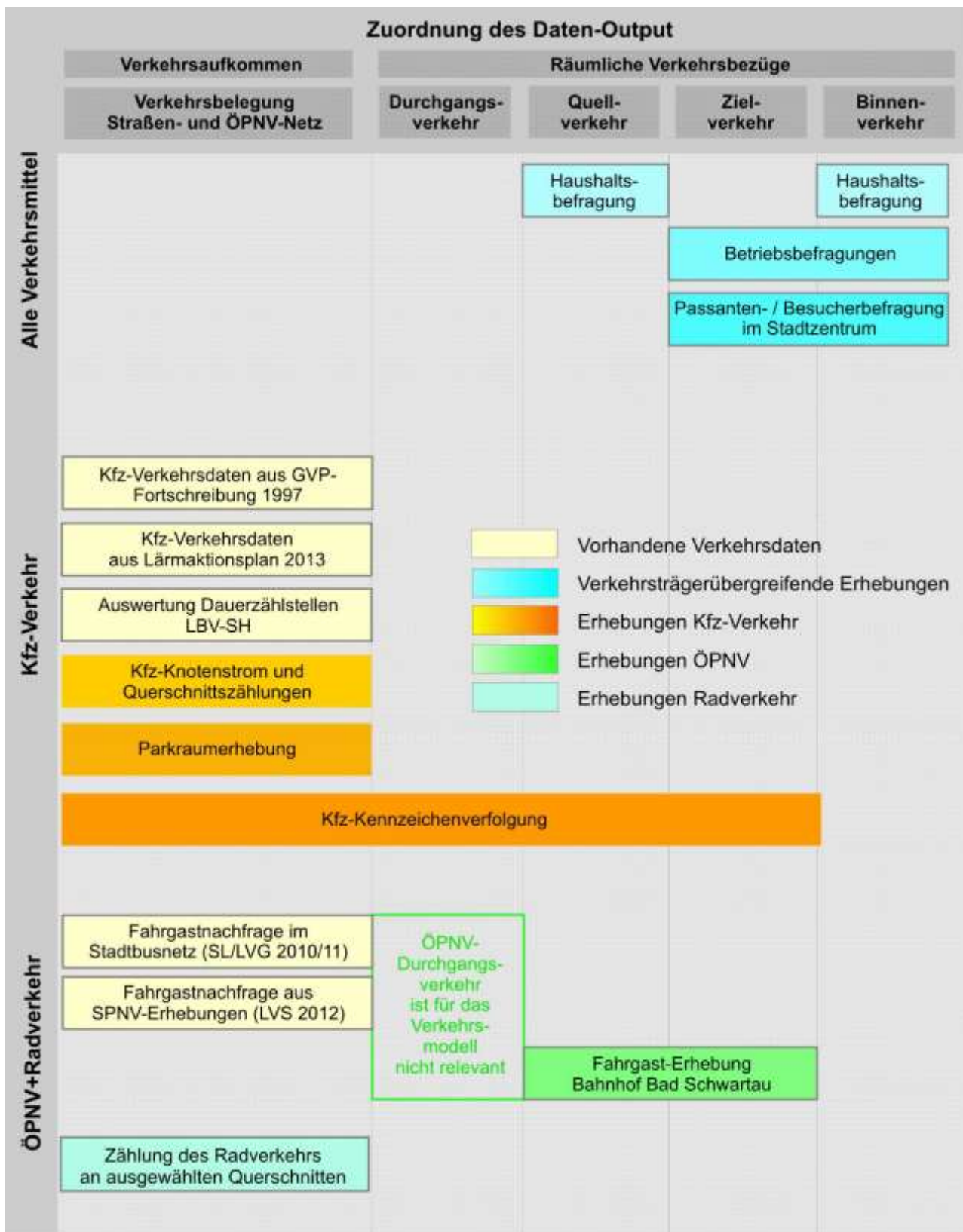


Bild 2-1: Übersicht zu den Verkehrsdaten und -erhebungen für den VEP

Mit dem **Erhebungsverfahren** aus einer Kombination von Einzelerhebungen konnten für alle Verkehrsmittel und für alle räumlichen Verkehrsbezüge (Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) Daten ausreichender Qualität ermittelt werden. Alle Erhebungen wurden unter strenger **Beachtung des Datenschutzes** durchgeführt.

Die Ergebnisse der einzelnen Erhebungen sind in den folgenden Kapiteln dargestellt. Die darauf aufbauenden Befunde zum Verkehrssystem und weitere Einzelheiten zum Verkehrsmodell sind in Teil 2 der Dokumentation enthalten.

3. Haushaltsbefragung

3.1 Ergebnistelegamm

- Die Schwartauer sind mit durchschnittlich 3,9 Wegen / Fahrten pro Tag relativ mobil. Die kurzen Wege innerhalb der Stadt sowie die Nähe zur Lübecker City tragen zu häufigen Außerhaus-Aktivitäten bei.
- Die Haushalte in Bad Schwartau sind gut mit Verkehrsmitteln ausgestattet. Etwa 80% aller Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw und ein Fahrrad.
- Bei der Verkehrsmittelwahl dominiert zwar wie erwartet der Pkw, der Radverkehr kommt aber mit 18% ebenfalls auf eine hohe Akzeptanz.
- Für Fahrten ins Stadtzentrum übertrifft der Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Bus) mit rund 53% Verkehrsanteil den Pkw. Auf dem Arbeitsweg nutzt aber nur jeder dritte Schwartauer den Umweltverbund.
- Der öffentliche Busverkehr spielt in Bad Schwartau nur eine untergeordnete Rolle, wobei aber mehr als ein Drittel der Schwartauer schlecht oder gar nicht über das Angebot informiert ist.
- Der Ausbau des Radverkehrssystems, eine bessere Verkehrssteuerung und der Umbau des Straßennetzes stehen auf der "Wunschliste" der Schwartauer ganz oben.

3.2 Verfahrensweise

Um den Aufwand für die Haushaltsbefragung zeitlich und kostenseitig im Kontext mit der Gesamterhebung in vertretbaren Grenzen zu halten, wurde auf den formellen Anspruch der „Repräsentativität“ verzichtet. Der vom Gutachter gemeinsam mit der Stadt Bad Schwartau entwickelte Fragebogen (siehe Anhang 1) wurde zusammen mit einem Anschreiben des Bürgermeisters an alle der rund 11.000 Haushalte in Bad Schwartau verschickt. Fast 2.000 Fragebögen wurden wieder zurückgesandt und damit eine gute Rücklaufquote von knapp 20% erzielt. Nach dem Aussortieren unplausibler oder nur punktuell ausgefüllter Fragebögen konnten gut 1.800 Datensätze in die Auswertung einbezogen und damit die angestrebte Anzahl von 500 bis 600 Datensätzen deutlich übertroffen werden. Die Beantwortung der Fragen wurde zum Teil ergänzt durch individuelle Beiträge und Anregungen.

Die Auswertung der Personenmerkmale in Bild 3-1 hinsichtlich des Geschlechts zeigt ein gutes Abbild der Schwartauer Bevölkerung. Bei den Altersgruppen ist die Gruppe der über 64-jährigen überrepräsentiert, während die unter 35-jährigen unterrepräsentiert sind. Beim Vergleich der Haushaltsgröße der Befragten mit der Schwartauer Statistik wurden etwas überproportional 1-2 Personen-Haushalte befragt (83% zu 76%).

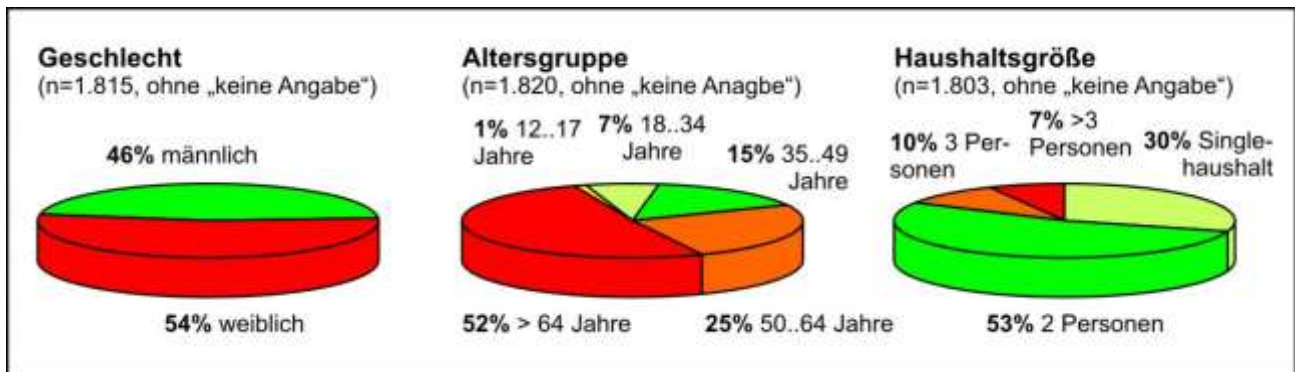


Bild 3-1: Personenmerkmale der Befragten

3.3 Mobilität der Bad Schwartauer

Die Bad Schwartauer Bevölkerung ist trotz des relativ hohen Altersschnitts als sehr mobil zu bezeichnen. Zum einen liegt die **Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln** auf einem hohen Niveau, wobei gut 80% der Haushalte über mindestens einen Pkw und ein Fahrrad verfügen. Immerhin 28% der Haushalte kommen sogar auf 2 oder mehr Pkws/Motorräder.

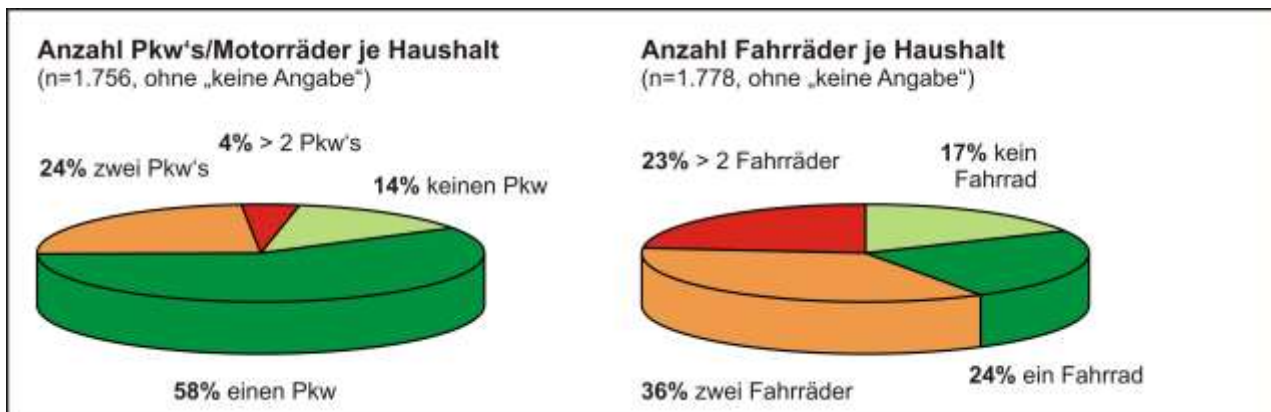


Bild 3-2: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Bad Schwartauer

Zum anderen sind die Bad Schwartauer relativ häufig unterwegs. Immerhin jeder 4. Befragte legt mehr als 4 Wege pro Tag zurück, nur 3% haben am Erhebungs-Stichtag nicht ihr Wohnumfeld verlassen. Insgesamt ergibt sich daraus ein Durchschnittswert bzw. eine sogenannte **„Mobilitätskennziffer“** von 3,9 Wegen/Fahrten pro Tag. Dieser Wert rangiert im Vergleich mit anderen Städten im oberen Bereich und ist kennzeichnend für eine „Stadt der kurzen Wege“. Dies bedeutet in der Praxis, dass beispielsweise Versorgungswege aufgrund der kurzen Entfernungen vielfach spontan durchgeführt und nicht mit anderen Aktivitäten verknüpft werden.

Auch die Nähe zur Hansestadt Lübeck und zum LUV Shopping-Center mit ihrer hohen Anziehungskraft fördern die Wegehäufigkeit.

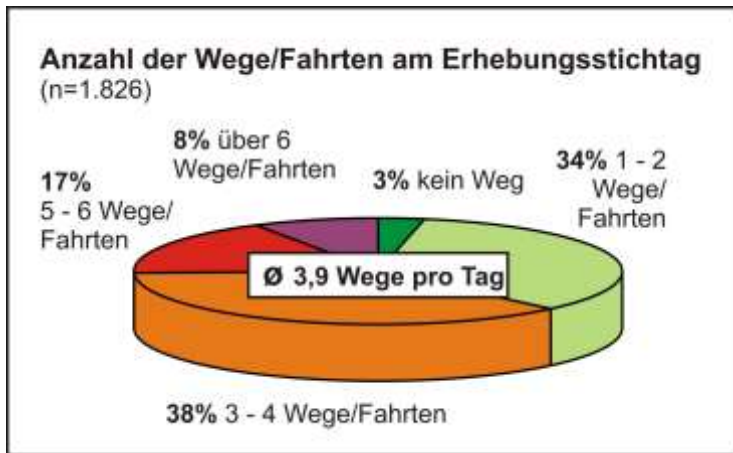


Bild 3-3: Wegehäufigkeit und Mobilitätskennziffer

3.4 Verkehrsmittelnutzung und Verkehrsverhalten

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich die erwartete und auch in anderen Städten übliche Dominanz des Pkw mit allerdings bemerkenswerten saisonalen Unterschieden.

Obwohl die meisten Wege innerhalb Schwartaus unter 5 km und damit im fuß- und fahrradläufigen Entfernungsbereich liegen, nutzen die Schwartauer intensiv ihr Auto. Etwa 58% aller Wege werden mit dem **Pkw als Selbstfahrer** oder Mitfahrer zurückgelegt. Dieser ausgeprägte Pkw-Bezug hängt sicherlich auch mit der hohen Motorisierung der Schwartauer Bevölkerung zusammen.

Deutlich über den bisherigen Annahmen liegt der **Anteil des Radverkehrs**. Im Jahresmittel wird von den Bad Schwartauern auf rund 19% aller Wege das Fahrrad genutzt, in den Sommermonaten steigt der Anteil auf fast 24%, für Fahrten ins Stadtzentrum sogar auf 29%. Im Vergleich mit anderen Mittelstädten liegt Bad Schwartau hier auf einem hohen Niveau, wenngleich die Werte von „Fahrradstädten“ wie Münster oder Erlangen nicht erreicht werden.

Der **Fußgängeranteil** liegt in Bad Schwartau trotz der kurzen Wege allerdings unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte und auch unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. „Mobilität in Deutschland 2008“: Fußgängeranteil = 24%). Während Besuche bzw. Einkäufe im Stadtzentrum noch zu knapp 30% zu Fuß erledigt werden, kommen die Wege zum Arbeitsort nur auf 8% Fußverkehrsanteil.

Der **öffentliche Personennahverkehr** (ÖPNV) ist für die Bad Schwartauer von eher untergeordneter Bedeutung und kommt lediglich auf einen Anteil von 8% im Jahresmittel. Dieser Anteil liegt allerdings nur wenig unter dem Wert von Lübeck. Dieses Bild ist durchaus typisch für kleine bis mittlere Stadtgrößen. Die Vorteile der Anbindung an den Stadtverkehr Lübeck (u.a. einheitlicher Tarif, vertakteter Busverkehr, hohe Fahrzeugstandards) haben offenbar nur wenig Einfluss auf die ÖPNV-Marktposition in Bad Schwartau.

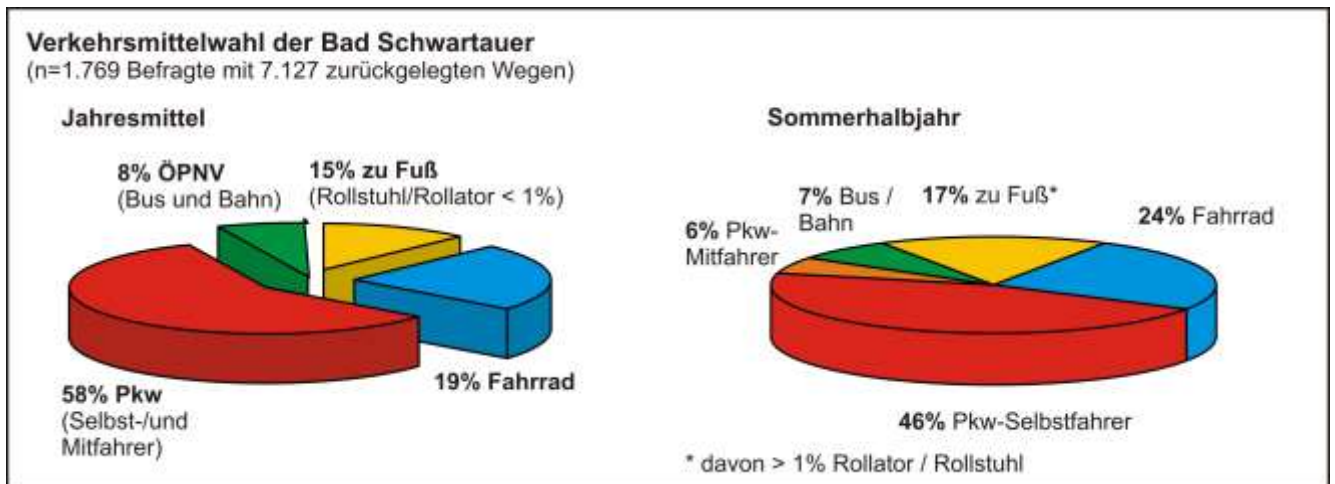


Bild 3-4: Verkehrsmittelwahl der Schwartauer

Aufgrund der Bedeutung und der Zunahme der **Einkaufs- und Freizeitverkehre** wurde hierzu nach den Verkehrszielen gefragt. 75% der Einkäufe werden im Stadtzentrum von Bad Schwartau erledigt, womit der Stellenwert des Stadtzentrums eindrucksvoll unterstrichen wird. Mit Edeka und Aldi liegen auch die mit Abstand am häufigsten genannten Einzelziele im Stadtzentrum.

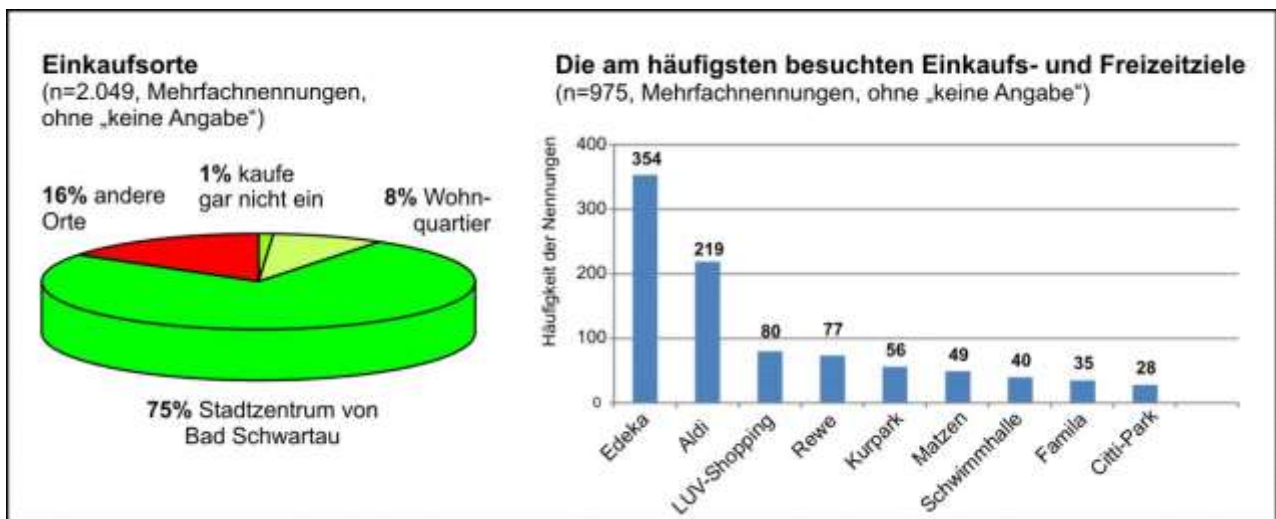


Bild 3-5: Haupteinkaufsorte der Schwartauer Bevölkerung

Für **Aktivitäten im Stadtzentrum** werden hauptsächlich das Fahrrad und die Füße genutzt. Der ÖPNV (hier speziell der städtische Busverkehr) kommt auf einen noch geringeren Anteil als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Es ist offensichtlich, dass der ÖPNV potenzielle Kunden an den Radverkehr „abgibt“. Der Pkw kommt zwar nur auf 36% Verkehrsmittelanteil, angesichts der kurzen Entfernungen zum Stadtzentrum steckt hierin aber immer noch Verlagerungspotenzial. Die Verkehrsmittelwahl in Bezug auf das Stadtzentrum spielt für die Verkehrsplanung eine besondere Rolle, da das Stadtzentrum neben Lübeck das wichtigste Verkehrsziel der Schwartauer darstellt.

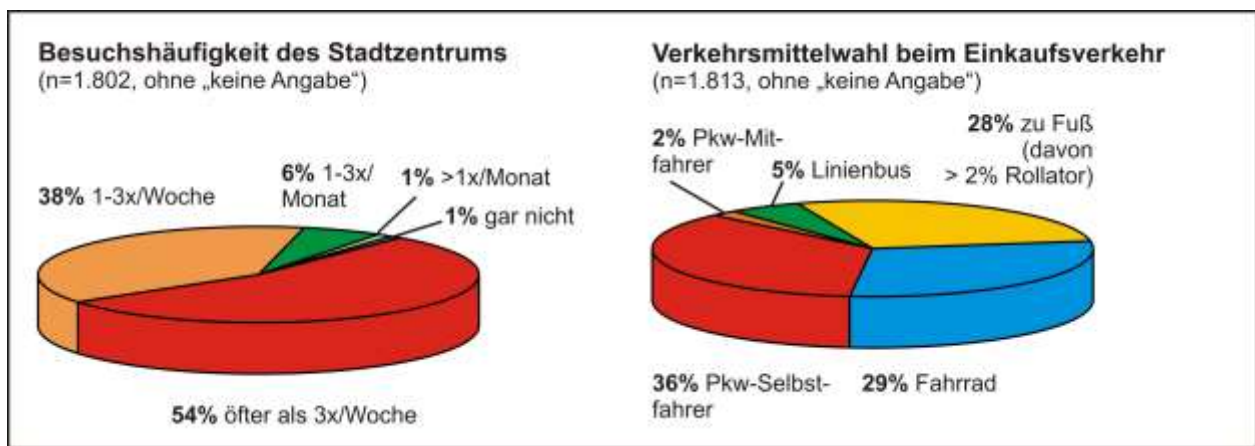


Bild 3-6: Besuchshäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung zum Stadtzentrum

Im Berufsverkehr sind die räumlichen Bezüge prägnant: 27% der Befragten arbeitet in Bad Schwartau, 39% pendeln nach Lübeck. Für die **Berufspendler** steht die Pkw-Nutzung im Vordergrund, für Arbeitswege innerhalb von Bad Schwartau kommt aber wiederum das Fahrrad auf einen bemerkenswert hohen Anteil. Der Berufsverkehr (speziell nach Lübeck und Hamburg) ist der einzige Fahrzweck, bei dem der ÖPNV einen stärkeren Marktanteil einnimmt: 11% der Pendler nutzen Bahnen oder Busse auf dem Arbeitsweg.

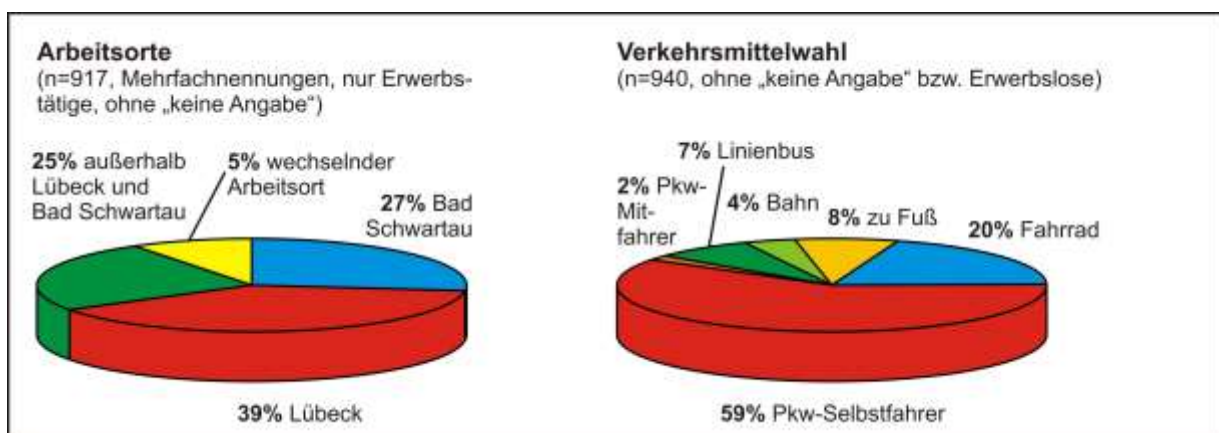


Bild 3-7: Ziele und Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr

Es ist festzustellen, dass speziell Haushalte mit mehreren Pkws diese auch besonders häufig nutzen und kaum auf alternative Verkehrsmittel ausweichen. Zu dieser Gruppe gehören auch viele der Verkehrsteilnehmer, die kein Fahrrad zur Verfügung haben oder den ÖPNV komplett „verweigern“.

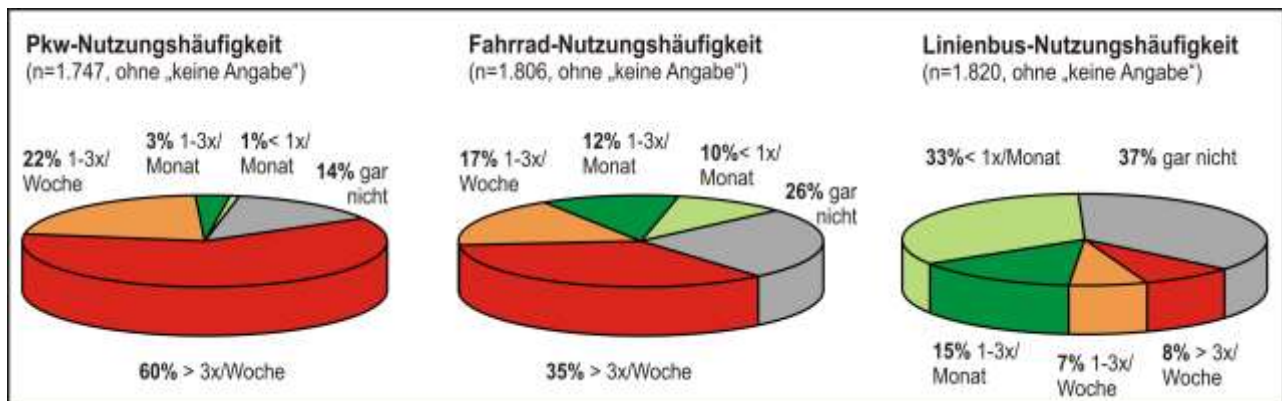
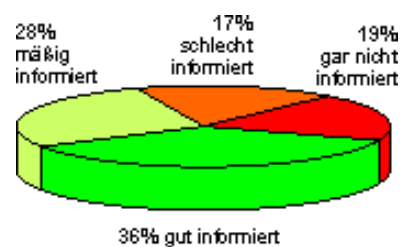


Bild 3-8: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Besonders auffällig ist, dass mehr als 70% der Schwartauer kaum einen Bezug zum öffentlichen Busverkehr haben. Diese Feststellung deckt sich mit dem tendenziell negativen Image des Busverkehrs in vergleichbaren Kommunen. Nur etwa 15% der Bad Schwartauer Bevölkerung können zu den ÖPNV-Stammkunden gerechnet werden. Zu den ÖPNV-Stammkunden zählen neben Berufspendlern im Wesentlichen Jugendliche und Senioren, die über kein alternatives Verkehrsmittel verfügen oder für die eine Fahrradnutzung aus objektiven (z.B. zu langer Weg) oder subjektiven Gründen (z.B. unkomfortabler Radweg) nicht in Frage kommt.

Die Meidung des städtischen Busverkehrs hängt allerdings auch mit einer unzureichenden **Informiertheit über das Angebot** zusammen. Nur etwa jeder dritte Befragte fühlt sich gut über das Angebot informiert. Es ist davon auszugehen, dass die Informationsdefizite auch dazu beitragen, dass vorhandene Qualitäten des Bussystems nicht erkannt bzw. ausreichend gewürdigt werden. Im Rahmen der Überplanung des ÖPNV-Systems wäre zu prüfen, ob ausreichend Potenziale vorhanden sind, um den Busverkehr auf einer vertretbaren wirtschaftlichen Basis noch attraktiver gestalten zu können.

Informiertheit über den Stadtverkehr:



3.5 Verkehrssystem-Bewertung und Handlungsbedarfe

Die **Benennung von Defiziten** im Verkehrssystem bzw. die Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems deckt sich weitgehend mit den Aussagen aus dem öffentlichen Beteiligungsverfahren. An erster Stelle steht die Unterhaltung und Instandsetzung des Straßennetzes, dicht gefolgt von einer (weiteren) Verbesserung der Radverkehrsverbindungen und Radwege sowie der Herstellung der Barrierefreiheit im Fuß- und Radwegenetz. Auch die Schaffung zusätzlicher Fahrradparkplätze im Stadtzentrum wird von vielen Einwohnern als überdurchschnittlich wichtig eingestuft.

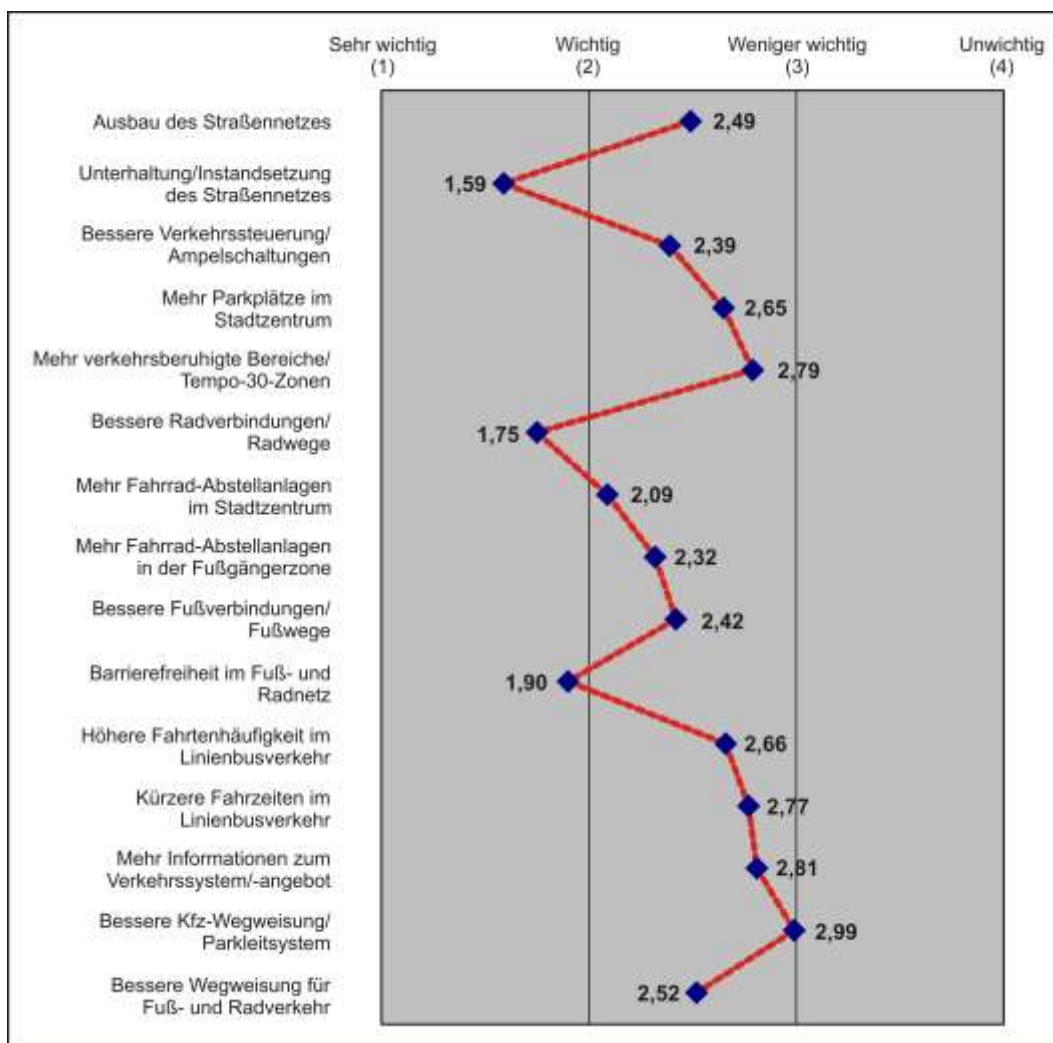


Bild 3-9: Bewertung verkehrlicher Maßnahmen durch die Bad Schwartauer

Zu den weiteren wichtigen Maßnahmen zählen der Wunsch nach einer verbesserten Verkehrssteuerung (Ampelschaltungen), gefolgt von besseren Fußweg(verbindungen).

Die Forderung nach mehr **Parkplätzen** wird von den Schwartauern nicht als vordringlich eingestuft. Aus den Kommentaren einiger Einwohner wird deutlich, dass es sich beim Parken offenbar weniger um ein grundsätzliches Kapazitätsproblem („finde überhaupt keinen Parkplatz“), sondern vielmehr um ein Standortproblem der Parkierungsanlagen handelt („finde keinen Parkplatz unmittelbar an meinem Verkehrsziel“).

Aufgrund der von den Einwohnern vorrangig empfundenen Defizite in der „Hardware“ des Verkehrssystems (Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot) spielen zurzeit die „**weichen Maßnahmen**“ wie Information und Wegweisung nur eine untergeordnete Rolle.

Interessant ist die Diskrepanz zwischen den Antworten der Schwartauer auf die Frage, für welche Verkehrsart in Bad Schwartau mehr getan werden müsste und den von den Einwohnern genannten **Verbesserungsvorschlägen**.

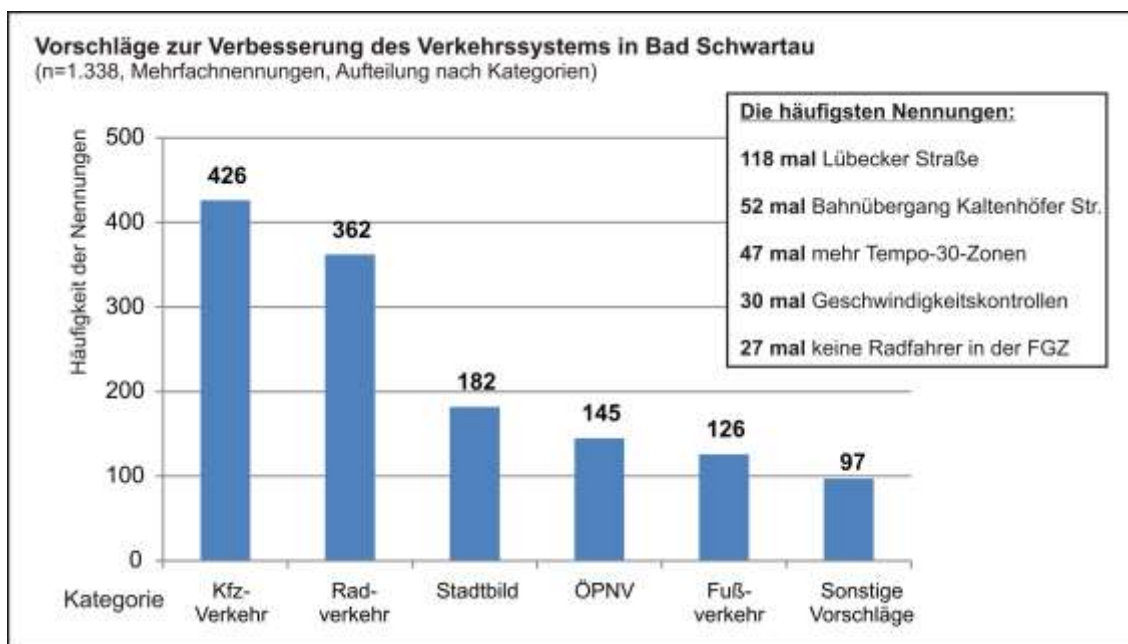


Bild 3-10: Kategorisierung der konkreten Verbesserungsvorschläge

Bei den konkreten Vorschlägen stehen Verbesserungen im Straßenverkehrssystem im Vordergrund, während bei der allgemeinen Frage nach dem größten Verbesserungsbedarf der Fahrradverkehr mit 47% deutlich an erster Stelle steht.

Priorität hat bei den Schwartauern die Umgestaltung der Lübecker Straße insbesondere zur Einbahnstraße. Auch eine Lösung für den Bahnübergang Kaltenhöfer Straße und die Einrichtung von mehr Tempo-30-Zonen stehen ganz oben auf der „Wunschliste“.

4. Betriebsbefragung

4.1 Ergebnistelegamm

- Bei der Arbeitszeit sind eine zunehmende Flexibilisierung und ein Anstieg von Teilzeitbeschäftigungen festzustellen.
- Diese Trends sind speziell für den ÖPNV außerhalb der Kernzonen ein Nachteil, da sein Angebot vor allem auf die Hauptverkehrszeiten ausgerichtet ist.
- Die Flexibilisierung der Arbeitsverhältnisse trägt aber auch zum Abbau von Verkehrsspitzen im Berufsverkehr bei.
- Die Beschäftigten in Bad Schwartau legen kurze und mittlere Arbeitswege zurück.
- Bei der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr nach Bad Schwartau dominiert eindeutig der Pkw, der auf einen Anteil von rund 65% kommt.
- Der ÖPNV spielt bei den Berufspendlern von und nach Bad Schwartau nur eine untergeordnete Rolle.
- Die verkehrliche Erreichbarkeit wird von den Beschäftigten durchwegs positiv bewertet. Verbesserungsbedarf gibt es vor allem bei der Anzahl unbewirtschafteter Parkplätze, bei der Instandhaltung des Straßennetzes und bei den Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

4.2 Verfahrensweise

Erstmalig in der Schwartauer Verkehrsentwicklungsplanung wurden die ansässigen Unternehmen bzw. Arbeitsgeber in eine Verkehrserhebung mit einbezogen, da der Berufsverkehr wesentlich die Verkehrssituation in den Städten beeinflusst. Die amtliche Statistik weist für Bad Schwartau einen Auspendlerüberschuss aus (vgl. Bundesanstalt für Arbeit: „Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2011“): 5.097 Auspendler, 3.613 Einpendler und 1.045 Binnenpendler. Mit den Schwartauer Werken hat die Stadt zudem einen hochkarätigen Arbeitgeber, so dass der Berufsverkehr für die Verkehrsgestaltung insgesamt eine hohe Bedeutung hat.

Um neben der Pendlerstatistik weitere Daten für den Berufsverkehr zu erhalten, wurden alle Unternehmen und Institutionen mit Standort in Bad Schwartau und einem planungsrelevanten Verkehrsaufkommen (hier angesetzt: mehr als 50 Beschäftigte) kontaktet. Von den so gefilterten 25 Unternehmen konnten 18 für eine Teilnahme an der Befragung gewonnen werden. In einem zweistufigen Verfahren wurden betriebliche Rahmendaten und Angaben der Beschäftigten zu ihrem Verkehrsverhalten anhand von anonymisierten Fragebögen ermittelt. Insgesamt konnten über 480 Datensätze der Beschäftigten und 17 Datensätze der Firmenleitungen in die Auswertung übernommen werden.

4.3 Basisdaten zu den Arbeitsverhältnissen

Die Arbeitswelt befindet sich schon seit längerer Zeit in einem nachhaltigen Umbruch. Der deutliche Rückgang des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes auf der einen Seite und ein Anstieg der Sektoren Handel und Dienstleistungen auf der anderen Seite haben auch auf die Gestaltung der Arbeitsplätze einen spürbaren Einfluss.

Für die Verkehrsgestaltung und die Kapazitätsbemessung der Verkehrsinfrastruktur sind vor allem die **Arbeitszeiten** von Bedeutung. In den Nachkriegsjahrzehnten haben die weitgehend starren Arbeitszeiten zu ausgeprägten Spitzen in der Verkehrsnachfrage geführt. Diese Konzentration kam dem ÖPNV zugute, der seine Stärke in der Bündelung von Verkehrsströmen voll ausschöpfen konnte. In den letzten Jahren ist die Arbeitszeitregelung zunehmend „aufgeweicht“, wobei Gleitzeitregelungen und Teilzeitbeschäftigungen deutlich zugenommen haben. Diese „**Flexibilisierung der Arbeitszeit**“ wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen. Der Pkw profitiert von diesen Entwicklungen wegen seiner flexiblen Nutzungsmöglichkeit.

Die Arbeitszeitregelung hat auch Einfluss auf die Zeitbezüge von Arbeitsbeginn und Arbeitsende. Die früher prägende Verkehrsspitze zwischen 7 und 8 Uhr verteilt sich über einen immer längeren Zeitraum. Die Mittagszeit („Teilzeit“) und vor allem die Nachmittagszeit haben an Bedeutung gewonnen. In Bad Schwartau gibt es derzeit beim Arbeitsbeginn noch eine signifikante Konzentration auf den Zeitraum 7 - 8 Uhr, der insbesondere in der Produktion und im Handwerk der Regelfall ist. Nach 8 Uhr beginnt im Wesentlichen der Einzelhandel. Bemerkenswert hoch ist mit 19% Anteil ein Arbeitsbeginn vor 7 Uhr (v.a. Schichtdienste). Am Nachmittag verteilt sich das Arbeitsende auf einen längeren Zeitraum mit Schwerpunkt auf 16 - 18 Uhr.

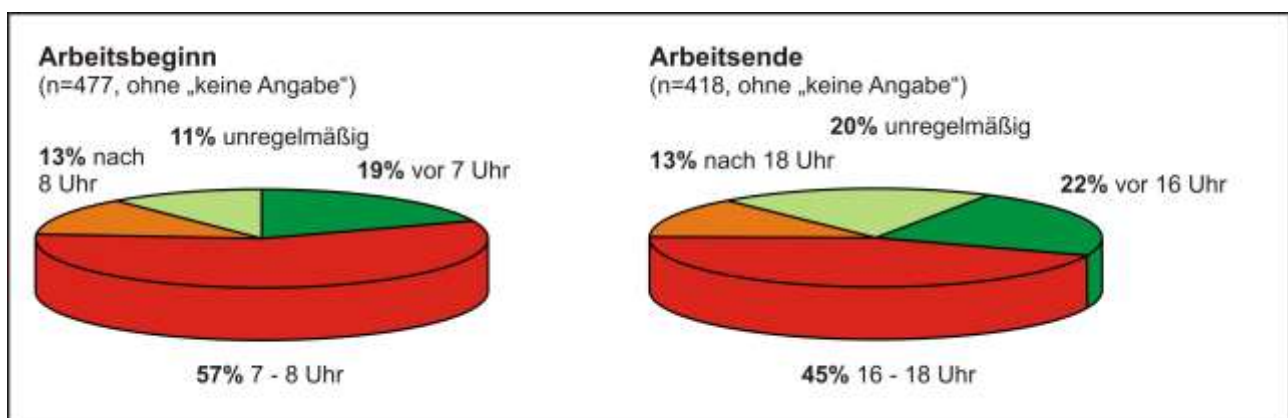


Bild 4-1: Arbeitszeitregelung in den beteiligten Unternehmen

Wie bereits aus den amtlichen Statistiken ersichtlich ist, kommt Bad Schwartau auf einen **Überschuss an Auspendlern** im Berufsverkehr. Die räumlichen Bezüge der Pendlerströme werden durch die Betriebsbefragung auch in ihrer quantitativen Abstufung bestätigt, so dass auch bei dieser Befragung von einer sehr guten Annäherung an die Repräsentativität ausgegangen werden kann.

Von den Beschäftigten in Bad Schwartau hat nur etwa jeder fünfte auch seinen Wohnort in Bad Schwartau. Dies ist zum einen möglicherweise darauf zurückzuführen, dass Bad Schwartau für viele Beschäftigte nicht ausreichend attraktiv als Wohnort ist, zum anderen hat aber auch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben in den letzten Jahren das Ungleichgewicht von Einpendlern und Beschäftigten am Wohnort verstärkt. Insbesondere in den Schwartauer Werke kommen viele Beschäftigte aus dem Umland.

Bei den **räumlichen Bezügen der Einpendler** treten die Hansestadt Lübeck und der Kreis Ostholstein deutlich hervor. Daraus entstehen starke Verkehrsverflechtungen mit den an Schwartau angrenzenden Siedlungsbereichen.

Die Auswertung der **Dauer des Arbeitsweges** belegt anschaulich den Einzugsbereich Bad Schwartaus als Arbeitsstandort und die engen Verflechtungen mit dem „Nahbereich“. Wege unter 15 Minuten, die für die Fuß- und Radnutzung prädestiniert sind, kommen auf einen Anteil von immerhin 32%. Nur jeder 4. Beschäftigte nimmt einen Arbeitsweg von über 30 Minuten in Kauf. Dieser Einzugsbereich spricht für ein hohes Potenzial für den „Umweltverbund“ (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV).

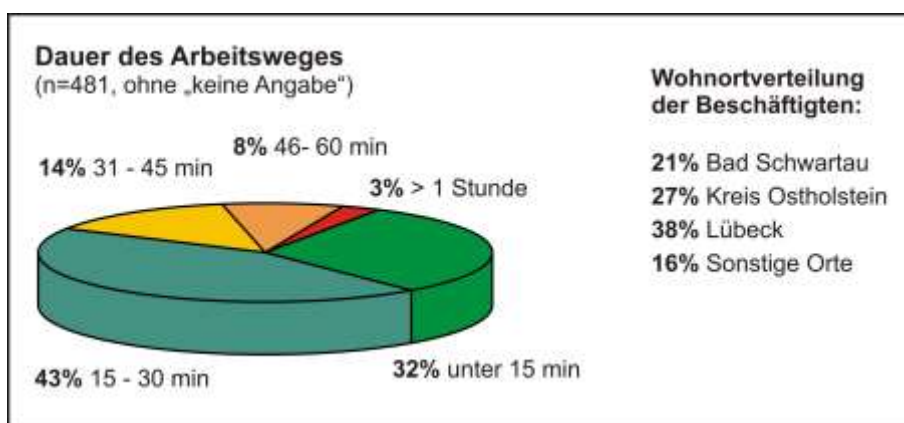


Bild 4-2: Räumliche Bezüge des Berufsverkehrs

4.4 Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg

Wie zu erwarten und typisch für Arbeitsstandorte außerhalb der Lübecker Innenstadt wird der Berufsverkehr eindeutig vom Pkw dominiert. Rund 65% aller in Bad Schwartau Beschäftigten nutzen auf ihrem Arbeitsweg den **Pkw als Selbst- oder Mitfahrer**.

Es gibt allerdings einen **deutlichen Unterschied zwischen den ortsansässigen Beschäftigten und den Einpendlern**. Arbeitswege innerhalb Schwartaus werden zu 22% zu Fuß und zu 37% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Pkw-Anteil schrumpft für diese Wege auf relativ geringe 33%. Bei den Einpendlern aus Lübeck und dem übrigen Ostholstein steigt der Pkw-Nutzungsgrad dagegen auf über 70%, während Fußwege nur noch einen Anteil von 2% haben.

Der **ÖPNV** kommt bei den Einpendlern mit 10% zwar auf einen höheren Anteil als im Schwartauer Binnenverkehr, ist aber in seiner Marktposition im Berufsverkehr deutlich abgestuft. So besitzen auch nur gerade 11% der Beschäftigten eine ÖPNV-Zeitkarte (Wochen- oder Monatskarte).

Der Anteil des **Radverkehrs** ist gegenüber dem Binnenverkehr abgestuft, kommt aber mit immerhin noch 16% auf einen bemerkenswert hohen Anteil. Das Fahrrad wird auf dem Arbeitsweg hauptsächlich genutzt von den Schwartauern selber und von Beschäftigten aus den benachbarten Wohnstandorten speziell Stockelsdorf, Ratekau und Lübeck-St. Lorenz.

Zeitkartenbesitz für Bus/Bahn
(n=475, ohne "keine Angabe")

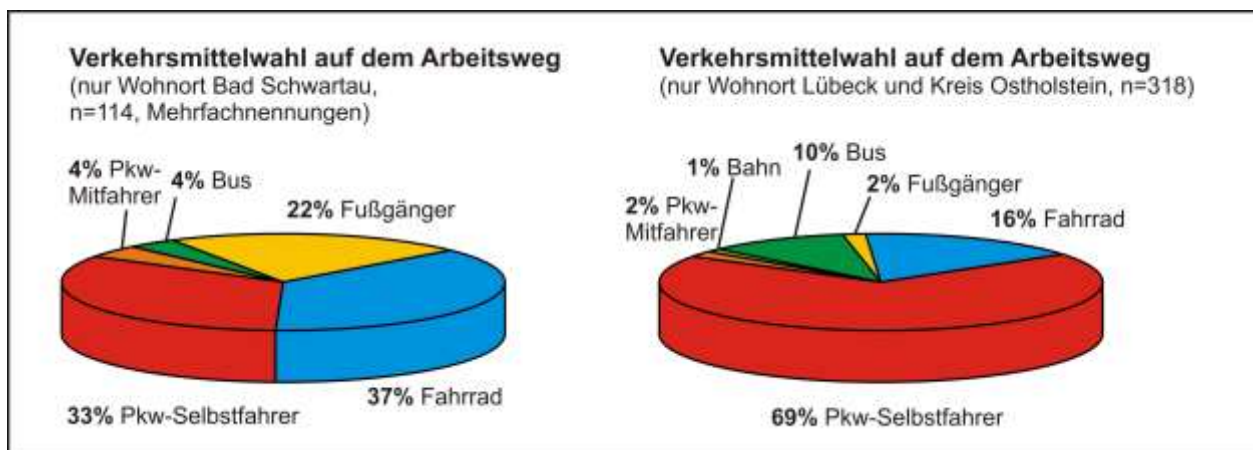
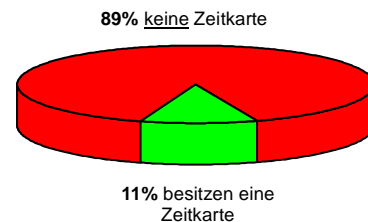


Bild 4-3: Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg

Die Dominanz des Pkw im Berufsverkehr wird durch die Rahmenbedingungen unterstützt. So können nur 13% der Beschäftigten nicht über einen Pkw für den Arbeitsweg verfügen. Die Pkws in den Haushalten werden erfahrungsgemäß am intensivsten für den Berufsverkehr genutzt. Insgesamt verbleibt nur eine geringe Anzahl von Personen, die auf den ÖPNV oder das Fahrrad angewiesen sind.

Anders als beispielsweise in der Lübecker Innenstadt bietet in Bad Schwartau auch das **Parkplatzangebot** und die Parkraumbewirtschaftung keinen Anlass auf andere Verkehrsmittel zu wechseln. Den meisten Beschäftigten (63%) steht ein kostenloser Firmenparkplatz überwiegend direkt am Arbeitsort zur Verfügung. Etwa 14% der Beschäftigten weichen auf öffentliche Stellplätze aus, wobei meist Parkplätze ohne Parkraumbewirtschaftung belegt werden. Nur 20% der Beschäftigten stellen ihr Auto in einer bewirtschafteten Parkierungsanlage ab. Dies sind vor allem Beschäftigte im Stadtzentrum. Mit Ausnahme temporärer Verkehrsbehinderungen zu den Berufsverkehrsspitzen liegen für die Pkw-Nutzung also gute Bedingungen vor.

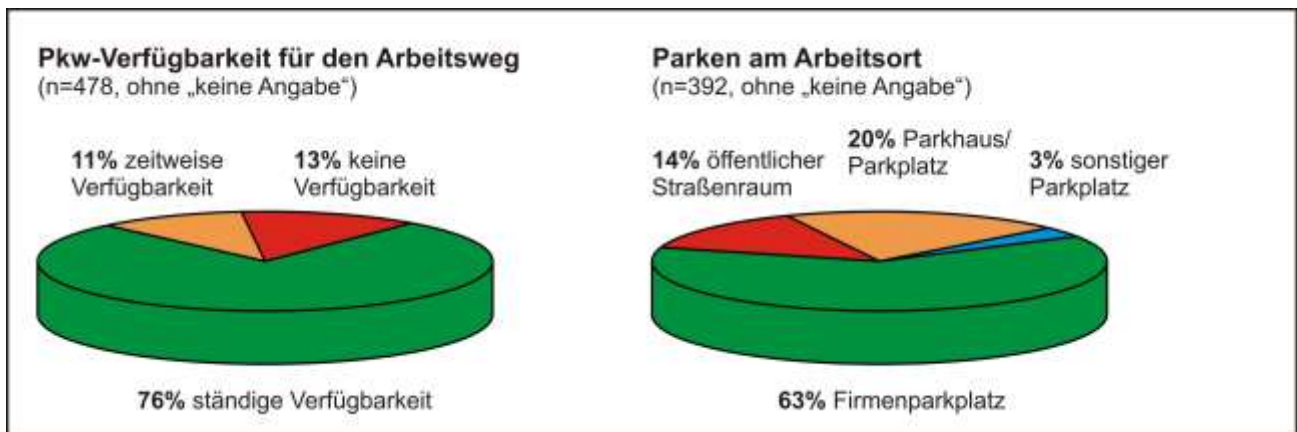
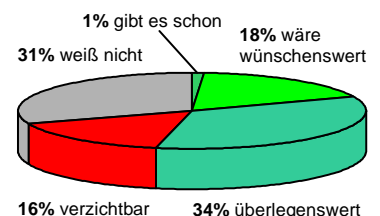


Bild 4-4: Rahmenbedingungen der Pkw-Nutzung

Die Verkehrsmittelwahl wird allerdings nicht nur durch objektive Gegebenheiten wie Erreichbarkeit oder Parkplatzverfügbarkeit bestimmt, sondern auch dadurch, dass bisher kaum ein Unternehmen die Verkehrsmittelwahl beispielsweise durch ein **Mobilitätsmanagement** aktiv beeinflusst. Nur ein Unternehmen fördert gezielt die Nutzung des Fahrrades durch Gesundheitstage und Sonderaktionen. Viele Firmen bieten inzwischen zumindest eine Grundausstattung von Fahrrad-Abstellplätzen an. Eine professionelle Mobilitätsberatung gibt es bisher in keinem Unternehmen. Von den Beschäftigten hält etwa die Hälfte ein stärkeres Engagement ihres Unternehmens in dieser Richtung für wichtig oder überlegenswert, nur jeder fünfte Beschäftigte hält dies für überflüssig.

Bedarf für eine betriebliches Mobilitätskonzept
(n=462, ohne „keine Angabe“)



4.5 Bewertung des Bad Schwartauer Verkehrssystems

Im Vergleich zu den Einwohnern Bad Schwartaus bewerten die Beschäftigten das Verkehrssystem in Bad Schwartau durchweg etwas positiver, wobei die Handlungsschwerpunkte ähnlich gesehen werden. Fast drei Viertel der Befragten kann keine **konkreten Defizite** im Verkehrssystem benennen. Wie die Einwohner sind auch 35% der Beschäftigten in Bad Schwartau der Meinung, dass mehr für Radfahrer getan werden sollte. Je etwa 20% sehen den Bedarf der Verbesserungen beim Autoverkehr bzw. beim ÖPNV, aber ebenso viele sind auch zufrieden mit der jetzigen Situation.

Explizit als **Qualität** benannt werden die guten Parkmöglichkeiten und die Erreichbarkeit Bad Schwartaus im Kfz-Verkehr. Andererseits fordert aber ein Fünftel der Beschäftigten, die konkrete Verbesserungsvorschläge unterbreitet haben, mehr Parkplätze ohne Zeitbegrenzung im Innenstadtbereich. ÖPNV und Radverkehr spielen bei den Qualitäten nur eine geringe Rolle.

Nachteile in der Erreichbarkeit werden hauptsächlich von Beschäftigten vorgebracht, die das Gewerbegebiet Langenfelde anfahren. Konkrete Verbesserungsvorschläge für das Straßenverkehrssystem beziehen sich überwiegend auf die Verkehrssteuerung und die Verkehrsführung auf wenigen Innenstadtstraßen. Der Bau neuer Straßen wurde nur von einem einzigen Befragten gefordert.

Einig sind sich Beschäftigte und Einwohner in Bezug auf die Unterhaltung/Instandsetzung des Straßennetzes, was bei beiden Gruppen als „wichtigste verkehrliche Maßnahme“ genannt wird. Den Berufspendlern sind zudem bessere Bedingungen für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) wichtig. Beim Busverkehr legen die Beschäftigten mehr Wert auf kürzere Fahrzeiten und eine höhere Fahrtenhäufigkeit als die Bewohner Bad Schwartaus.

Bei den Unternehmensleitungen rangieren eine verbesserte ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbegebiete, mehr unbewirtschaftete Parkplätze in der Innenstadt sowie der Ausbau des Radwegenetzes auf den vorderen Plätzen.

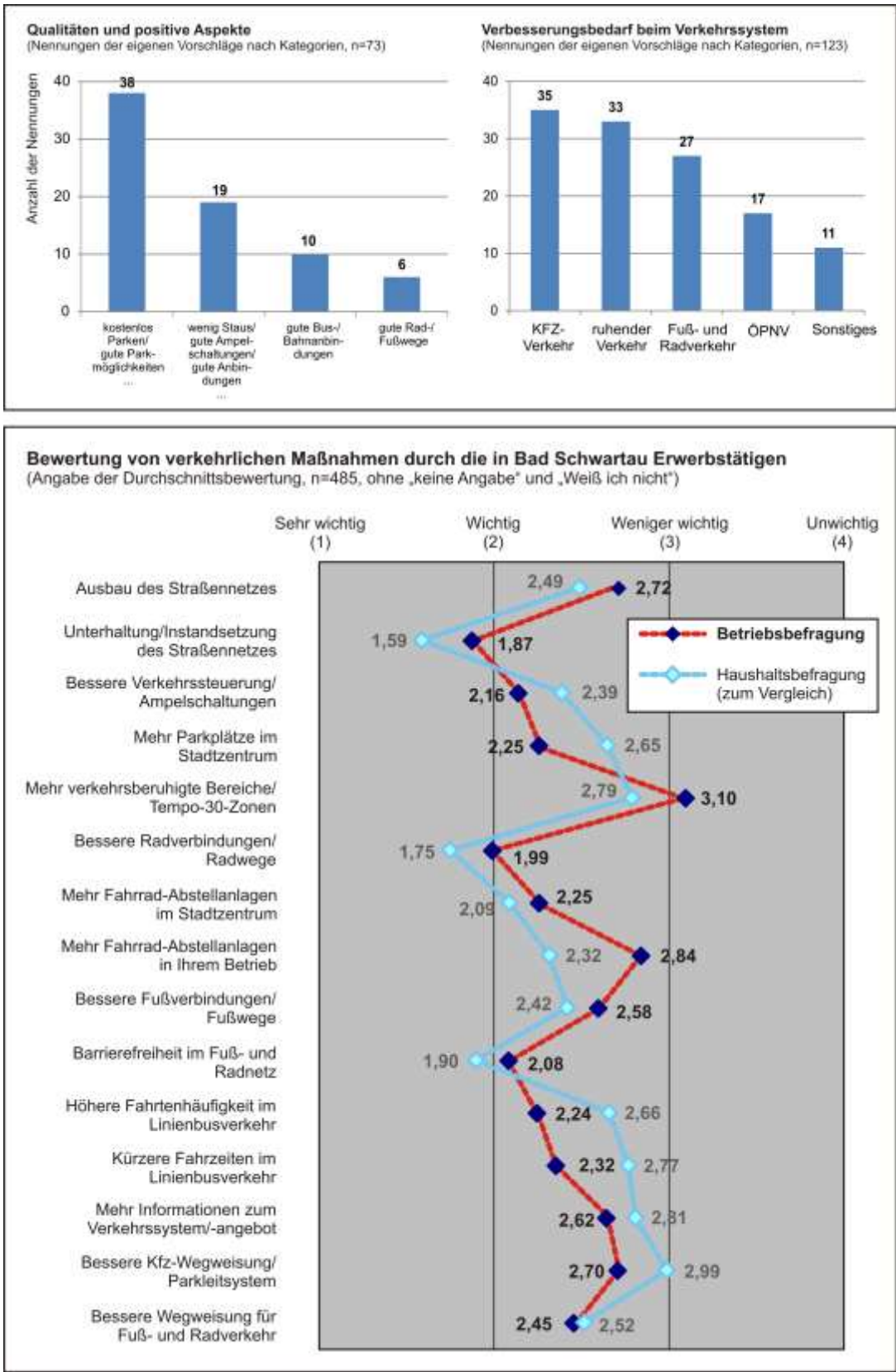


Bild 4-5: Bewertung des Schwartauer Verkehrssystems durch Beschäftigte

5. ÖPNV-Erhebungen

5.1 Ergebnistelegamm

- Die Kunden im Bus- und Bahnverkehr sind meist auf den ÖPNV angewiesen, nutzen diesen dann aber auch relativ intensiv.
- Der ÖPNV wird hauptsächlich im Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt, während vor allem der Einkaufsverkehr nur eine geringe Rolle spielt.
- Im Schwartauer ÖPNV-Netz bilden die Haltestellen Bahnhof, ZOB und Eutiner Ring die mit Abstand wichtigsten Bezugspunkte sowohl als Umsteigeknoten als auch als Zugang zum Stadtzentrum.
- Bei den Gründen für die Bahnnutzung stehen das Umweltbewusstsein und die Bequemlichkeit im Vordergrund.
- Der städtische Busverkehr nimmt nur eine geringe Zubringerfunktion zum SPNV wahr. Wesentlich bedeutender als Zugangsmittel zur Bahn sind der Fußverkehr, das Fahrrad und der Pkw (Park&Ride und Kiss&Ride).
- 75% der Bahnkunden sehen Handlungsbedarfe für den Bahnhof Bad Schwartau.
- Vordringliche Handlungsbedarfe werden in der Ausstattung des Bahnhofs (Kiosk, Fahrkartenautomat, Sitzgelegenheiten) sowie bei der Sauberkeit (insbesondere der Toiletten) gesehen.

5.2 Verfahrensweise

Auch wenn der Verkehrsanteil des ÖPNV in Bad Schwartau derzeit relativ gering ist, nimmt er dennoch eine wichtige strategische Position im Verkehrssystem ein, insbesondere für die stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsrelationen. Für Planungszwecke ist von besonderem Interesse, speziell die Kundensicht zu beleuchten und Angaben zu deren Verhaltensweisen und Angebotseinschätzungen zu gewinnen.

Während quantitative Kenngrößen zum ÖPNV vom Stadtverkehr Lübeck und der NAH.SH als neuer Schleswig-Holsteiner Verkehrsverbund regelmäßig analysiert werden, fehlte es bisher an belastbaren qualitativen Aussagen zum Verhalten der ÖPNV-Kunden insbesondere der Bahnkunden. Für die Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck, die Bad Schwartau bedienen, liegen Daten aus 2010 (Vössing) und 2013 (urbanus) vor. Um das Verhalten der Bahnkunden zu erfassen, wurde eine Stichproben-Befragung der Bahnkunden am Bahnhof Bad Schwartau an zwei repräsentativen Werktagen Ende Juni 2014 durchgeführt.

Aus der Bahnkunden-Befragung konnten 340 verwertbare Datensätze gewonnen werden.

5.3 Fahrzwecke und Nutzungshäufigkeit im Stadtverkehr

Der ÖPNV in Bad Schwartau wird für alle **Fahrzwecke** genutzt, wobei sich ein signifikanter Schwerpunkt im Berufs- und Ausbildungsverkehr feststellen lässt. Der hohe Anteil des Fahrzwecks „Arbeit“ im städtischen Busverkehr ist hauptsächlich auf die starken Pendlerverflechtungen mit der Hansestadt Lübeck zurückzuführen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt sich die Situation sehr ähnlich dar, wobei hier die Hansestadt Hamburg und die Landeshauptstadt Kiel weitere wichtige Ziele bilden.

Auf den **Buslinien**, die in Bad Schwartau verkehren, nutzt fast die Hälfte der Fahrgäste dieses Verkehrsmittel um zur Arbeit, zur Schule oder zu den Hochschulen zu kommen. Ein knappes Viertel der Buskunden nutzt den ÖPNV für „gelegentliche“ Aktivitäten wie private Besuche, Ausflug oder Urlaub, was für eine relativ gute Angebotsqualität des Busverkehrs in den Abendstunden und am Wochenende spricht. Bemerkenswert ist der mit rund 14% hohe Anteil von Fahrten zu ärztlichen Zwecken.

Der überwiegende Teil der Fahrgäste auf den Buslinien ist mit Zeitkarten (Wochen- oder Monatskarten) unterwegs. Nur etwa ein Viertel der Buskunden nutzen Einzel-, Mehrfahrten- oder Tageskarten. Damit besteht in Bad Schwartau bei den ÖPNV-Nutzern eine relativ hohe Stammkundenbindung.

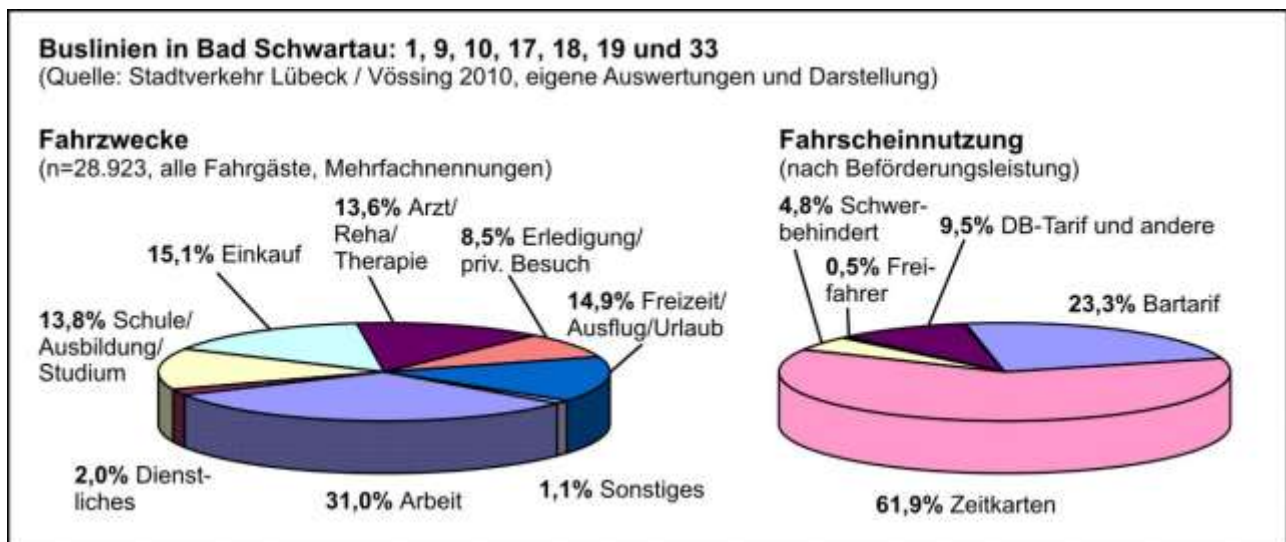


Bild 5-1: Fahrzwecke und Fahrscheinnutzung der Buskunden

Ähnlich wie beim Busverkehr ist auch bei den Bahnkunden etwa die Hälfte der Befragten auf dem Weg von/zur Arbeitsstätte oder Ausbildungsstätte. Die **Bahn** wird aber deutlich stärker als der Bus zu Freizeitwecken genutzt (ggf. befördert durch das gute Abend- und Wochenendangebot), während der Fahrzweck Einkaufen praktisch keine Rolle spielt.

Das hohe Gewicht des **Berufs- und Ausbildungsverkehrs** spiegelt sich auch in der Nutzungshäufigkeit der Bahn wieder. Etwa 2/3 der Fahrgäste, die am Bahnhof in Bad Schwartau ein- und aussteigen, sind den Häufignutzern zuzurechnen. Es ist davon auszugehen, dass vor allem die Berufs- und Ausbildungspendler zu den ÖPNV-Stammkunden gehören, die in der Woche nahezu täglich mit dem ÖPNV fahren, bei anderen Fahrzwecken aber auch auf andere Verkehrsmittel wechseln.

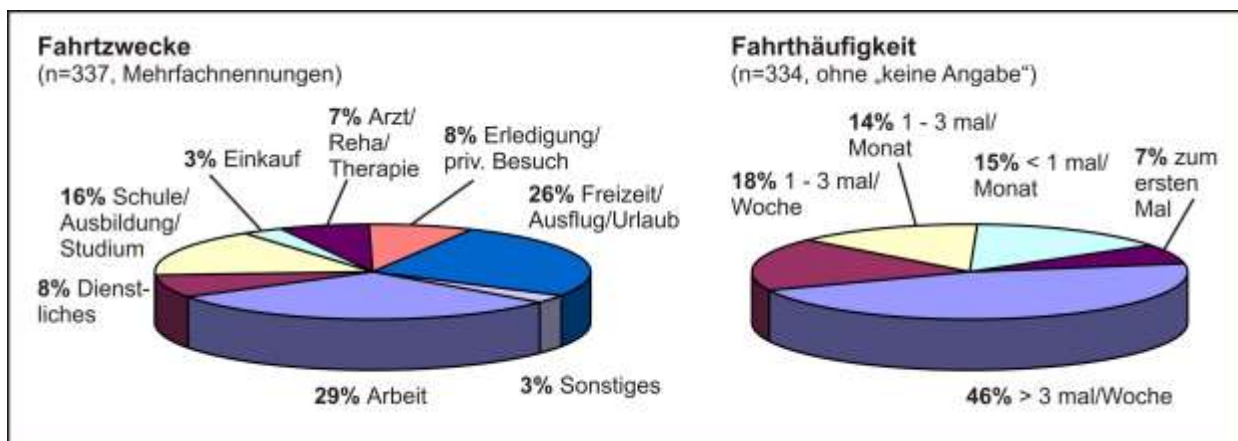


Bild 5-2: ÖPNV-Fahrtzwecke und Fahrhäufigkeit der Bahnkunden

5.4 Belegungen im städtischen Busverkehr

Für die Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck, die Bad Schwartau bedienen, liegen Erhebungsdaten aus 2010 (Stadtverkehr Lübeck / Vössing) und 2013 (urbanus) vor.

Die mit deutlichem Abstand wichtigste Haltestelle im Schwartauer Busnetz ist der Zentrale Omnibus Bahnhof (ZOB) mit über 3.000 **Ein- bzw. Aussteigern pro Tag**. Diese zentrale Haltestelle fungiert nicht nur als bedeutendster Umsteigeknoten im Schwartauer ÖPNV-System, sondern spielt aufgrund der Lage auch eine wichtige Rolle für die Erschließung des Stadtzentrums. Die herausragende Stellung des ZOBs wird dadurch untermauert, dass fast alle Buslinien diese Haltestelle anfahren und hier überwiegend auch ihre Endhaltestelle haben.

An zweiter Position liegt die dem ZOB benachbarte Haltestelle „Eutiner Ring“, wo täglich etwa 1.750 Fahrgäste ein- bzw. aussteigen. Dies unterstreicht, welche Bedeutung der Busverkehr für die Anbindung des Stadtzentrums hat.

Weitere aufkommensstarke Haltestellen mit über 400 Ein- und Aussteigern pro Tag sind Mittelstraße, Leibniz-Gymnasium, Clever Landstraße und Albert-Schweitzer-Straße.

Die Querschnittsbelastungen in Bild 5-4 zeigen, auf welchen Streckenabschnitten die meisten Fahrgäste unterwegs sind. Die höchsten Belegungen finden sich auf den beiden Hauptachsen nach Lübeck (L309 Lübecker Str. – Auguststr. – Eutiner Ring) und nach Stockelsdorf (Mühlenstr. – Stockelsdorfer Weg – Hauptstr.). Diese Strecken werden täglich von bis zu 3.000 Fahrgästen befahren. Die Streckenäste in die nördlichen Stadtbereiche und ins Umland sind von der Belegung deutlich abgestuft, so dass hier in den verkehrlichen Randzeiten ein Betrieb mit Linienbussen nicht mehr wirtschaftlich ist.

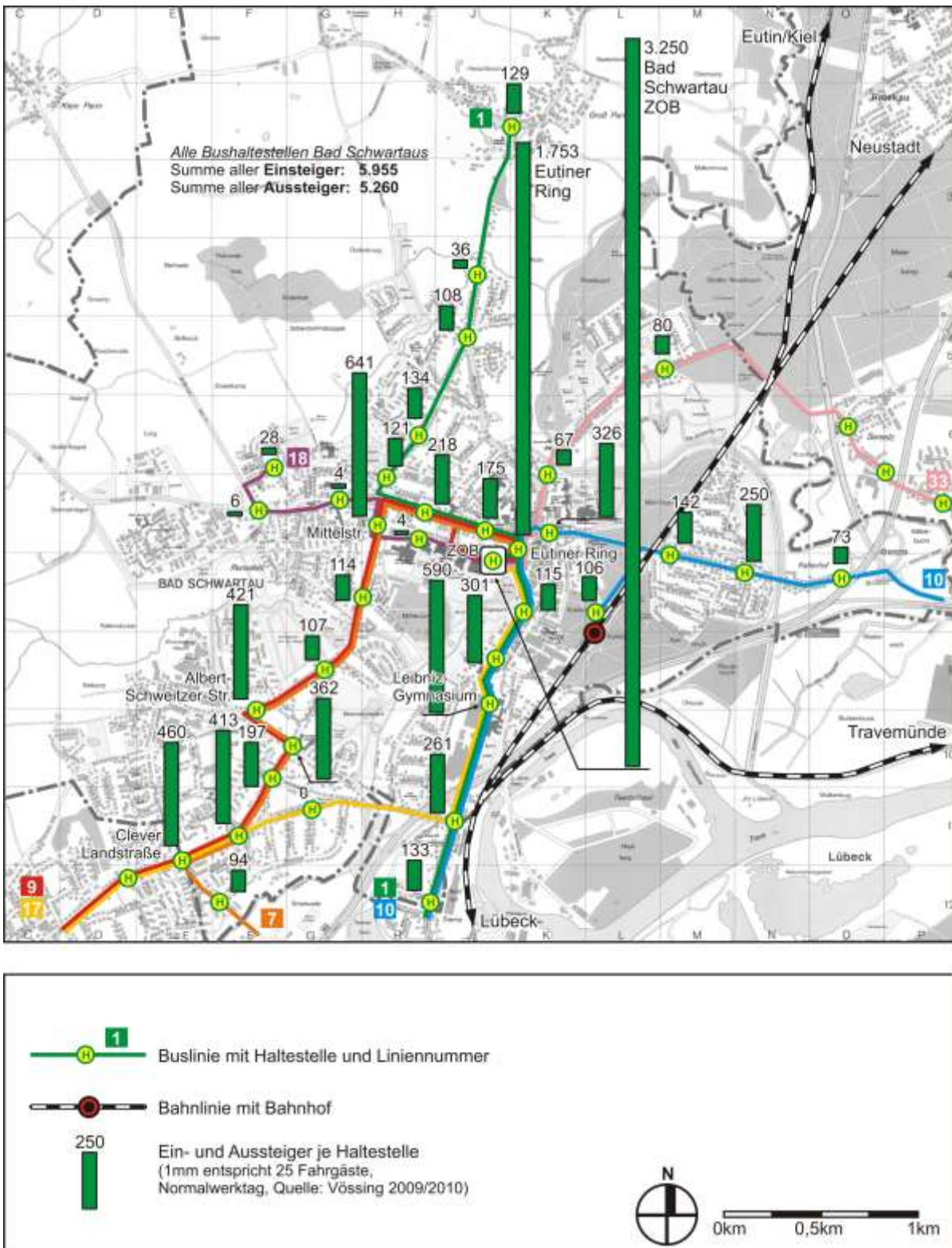


Bild 5-3: Verteilung der Busfahrgäste auf Haltestellen

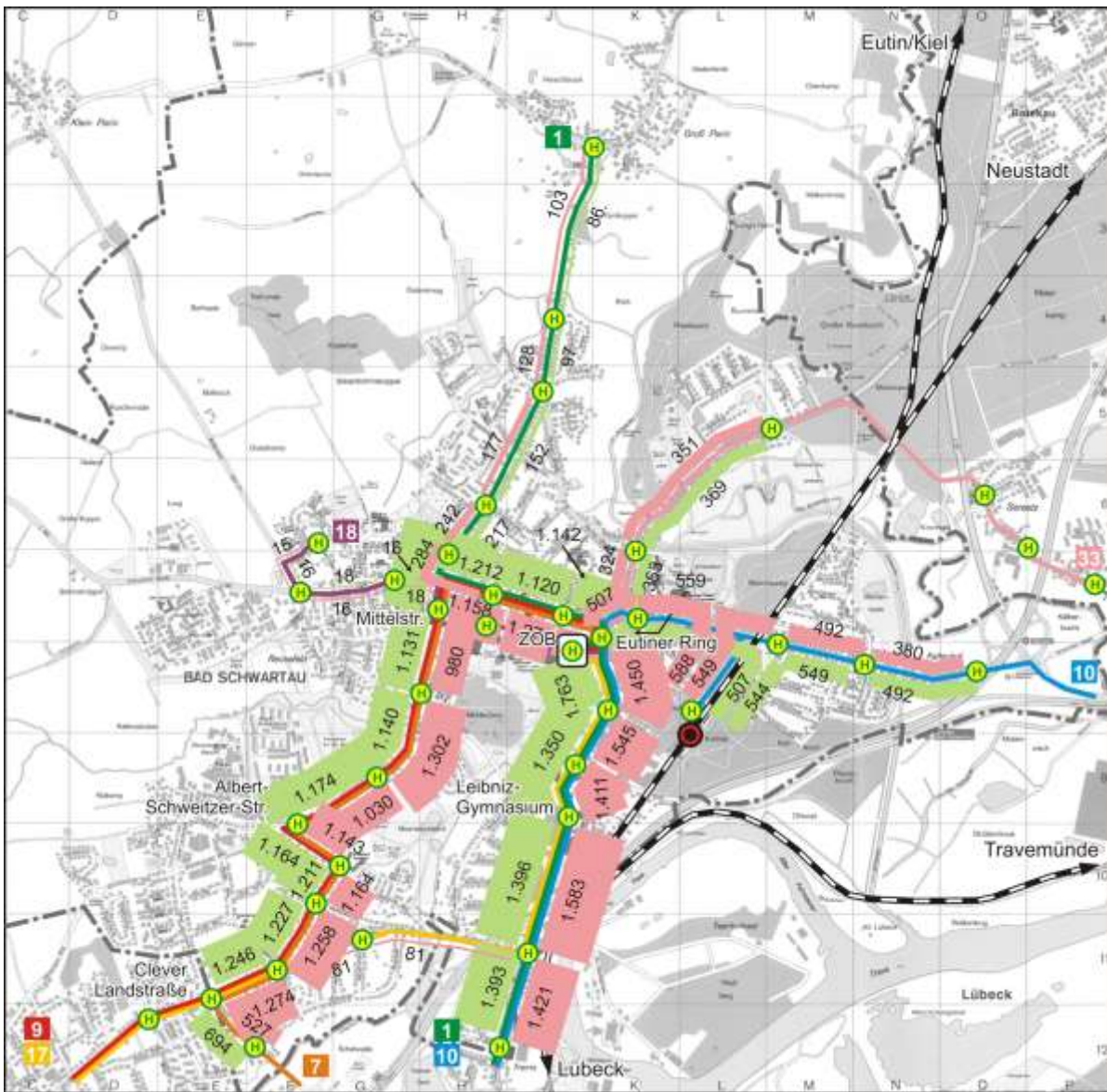


Bild 5-4: Querschnittsbelastungen im städtischen Busnetz

5.5 Kundenprofil der Bahnnutzer in Bad Schwartau

Die befragten Bahnkunden am Bahnhof Bad Schwartau spiegeln hinsichtlich der Geschlechterzugehörigkeit annähernd die amtliche Statistik der Einwohnerverteilung Bad Schwartaus wieder.

Auch aus der Altersstruktur der befragten Bahnkunden wird das starke Gewicht der Gruppe der „Erwerbstätigen“ und der „in Ausbildung befindlichen Personen“ deutlich. Speziell der relativ geringe Anteil der Senioren, ansonsten eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV, deutet auf eine geringere Akzeptanz des Bahnverkehrs hin, die allerdings auch mit der Gestaltung und dem Umfeld des Bahnhofs im Zusammenhang stehen könnte.

Etwa die Hälfte der Fahrgäste am Bahnhof Bad Schwartau wohnen in Bad Schwartau, weitere 30% kommen aus dem Kreis Ostholstein mit Schwerpunkt Ratekau und Stockelsdorf und sind die Hauptnutzer der P+R-Parkplätze.

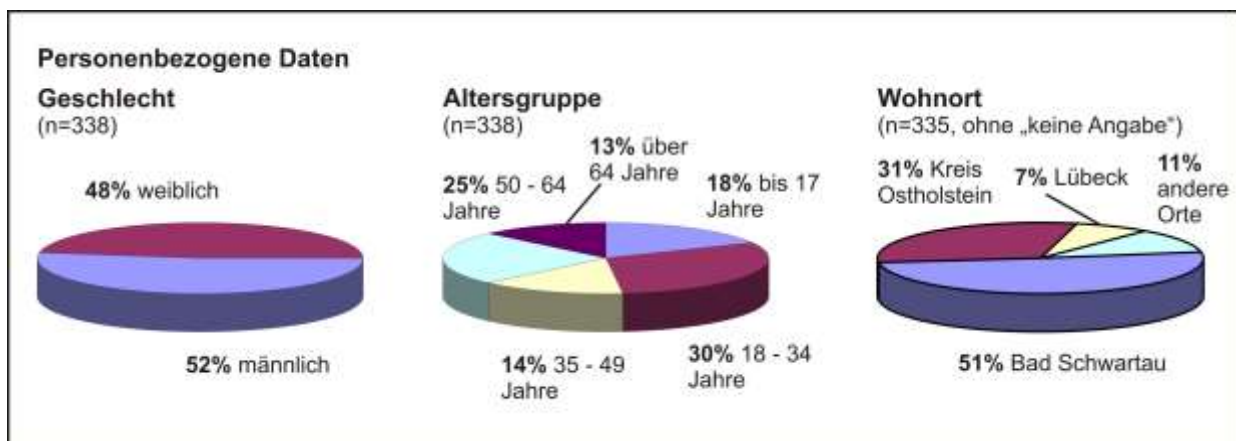


Bild 5-5: Kundenprofil der Nutzer des Bahnhofs Bad Schwartau

5.6 Zugang zur Bahn und Gründe für die Bahnnutzung

Um die insbesondere für die Vernetzung mit den Oberzentren Hamburg, Lübeck und Kiel sowie den Ostseebädern wichtige Bahnstrecke zu fördern, ist ein attraktiver Zugang zum Bahnhof von großer Bedeutung. Aufgrund der Abstände der Siedlungsbereiche zum Bahnhof müssen neben der fußläufigen Zuwegung auch das Fahrrad, der Busverkehr und der Pkw als Zugangsverkehrsmittel Berücksichtigung finden. Es ist davon auszugehen, dass die Bahn vor allem dann Kundenpotenziale verliert, wenn es keine komfortable Verknüpfung im Mobilitätsverbund (mit Fahrrad und Linienbus) gibt.

In Bad Schwartau bildet der Fußverkehr die tragende Säule im Zubringerverkehr zur Bahn. Der Linienbus und das Fahrrad kommen zusammen auf einen Anteil von gut 20%. In gleichem Umfang kommen die Bahngäste aber auch mit dem Pkw zum Bahnhof, was im Wesentlichen auf Bahn-Kunden aus dem Kreis Ostholstein zutrifft.

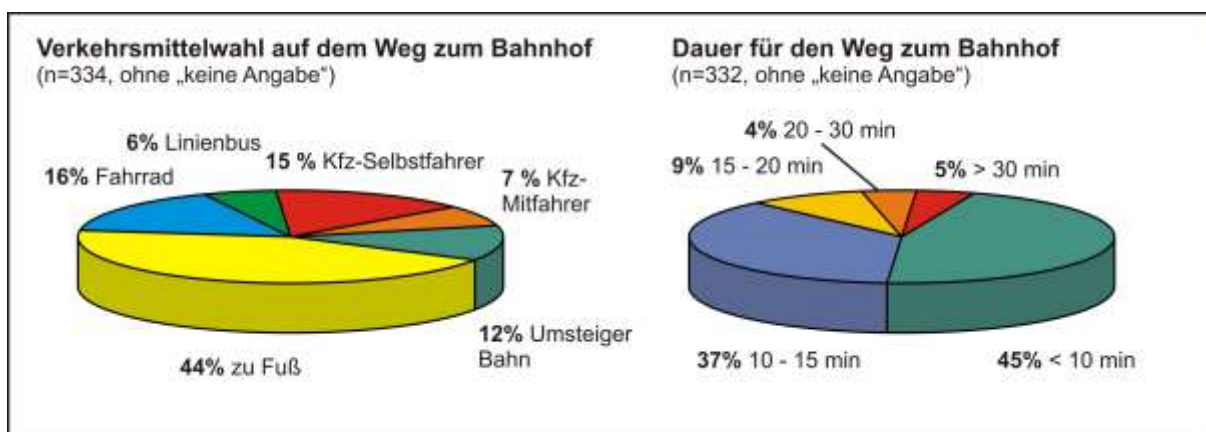


Bild 5-6: Zubringerverkehrsmittel zum SPNV in Bad Schwartau

Der Bahnhof Bad Schwartau hat einen relativ kleinen Einzugsbereich, sicherlich begünstigt durch die zentrumsnahe Lage einschließlich der Kur- und Reha-Einrichtungen. Fast die Hälfte aller Zubringerwege dauern weniger als 10 Minuten, über 80% maximal 15 Minuten. Länger als 20 Minuten zum Bahnhof brauchen lediglich 9% der befragten Bahnkunden. Insbesondere durch die neuen Bahnhaltepunkte in Lübeck-Dänischburg und Pansdorf haben sich in den letzten Jahren vor allem die regionalen Verflechtungen des Schwartauer Bahnhofs verringert.

Die Auswertung der **Gründe für die Wahl der Bahn** als Verkehrsmittel ermöglicht es unter anderem, die Angebotsgestaltung und das Marketing entsprechend auszurichten. Als Teil des Gesamtsystems ÖPNV wird auch die Bahn von Verkehrsteilnehmern genutzt, denen kein anderes Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Der Anteil „wahlfreier“ Verkehrsteilnehmer ist aber bei der Bahn nicht zu unterschätzen. Die Bahn bietet Vorteile auch gegenüber dem Pkw, die zu einer Nutzung animieren.

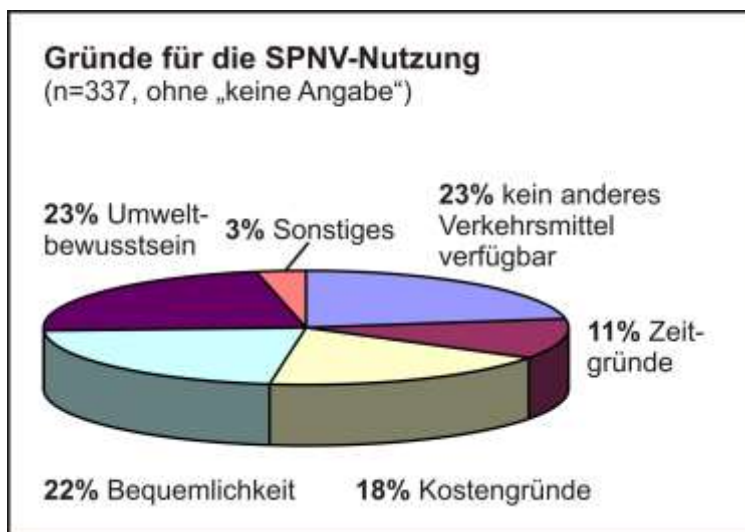


Bild 5-7: Hauptgründe für die Nutzung des SPNV

Besonders bemerkenswert ist, dass mittlerweile sogar Kostengründe als Grund für die Bahnnutzung angeführt werden, während dies vor wenigen Jahren noch ein gewichtiges Argument gegen die ÖPNV-Nutzung darstellte. Die Kombination aus gestiegenen Pkw-Nutzungskosten (i.W. Kraftstoffkosten und Parkgebühren) auf der einen Seite und vereinfachten Tarifsystemen (HVV-Tarif und SH-Tarif) auf der anderen Seite hat die Marktposition des ÖPNV verbessert. Ein gestiegenes Kostenbewusstsein der Verkehrsteilnehmer, das bei objektiver Abwägung durchaus zugunsten des ÖPNV ausschlagen kann, wird auch durch andere Marktforschungen (z.B. beim HVV) bestätigt.

Die Argumente „Umweltbewusstsein“ und „Bequemlichkeit“ gelten schon längere Zeit als wichtige Beeinflussungsgrößen der ÖPNV-Nutzung. Zumindest in Bezug auf die Hansestadt Lübeck ist auch das Argument der „kürzeren Fahrzeit“ objektiv nachweisbar, wenn die Fahrtrelation im fußläufigen Bereich des Quell- und Zielbahnhofs beginnt und endet.

5.7 Verbesserungsbedarfe am Bahnhof Bad Schwartau

Nur etwa ein Viertel der befragten Bahnkunden ist mit den jetzigen Zuständen am Bahnhof Bad Schwartau zufrieden. Dagegen sieht von den etwa 340 Befragten ein Großteil zum Teil deutlichen Handlungsbedarf. Den vorgegebenen Antwortrubriken wurden gut 500 Verbesserungswünsche zugeordnet (Mehrfachnennungen möglich). Zusätzlich gab es noch 200 eigene Verbesserungswünsche der Befragten.

Bei den **Verbesserungsbedarfen** steht die Ausstattung des Bahnhofs (29%) mit Abstand an vorderster Stelle. Jeweils rund 4% der Befragten wünschen sich mehr Bahnabfahrten, mehr Parkplätze und eine Fahrrad-Abstellanlage am Bahnhof. Unter der Rubrik „Sonstiges“ mit den eigenen Verbesserungsvorschlägen bezieht sich etwa die Hälfte der Nennungen auf die Sauberkeit im Bahnhof, wovon wiederum die Hälfte auf die Sauberkeit der Toiletten entfällt. Etwa 13% der Befragten wünschen sich einen zusätzlichen bzw. gebrauchstüchtigen Fahrkartenautomaten. Zudem wird noch häufiger ein Kiosk/Verkaufsladen (19mal) und mehr Sicherheit/Überwachung (12mal) gefordert.



Bild 5-8: Verbesserungsbedarfe für den Bahnhof Bad Schwartau

6. Befragung der Innenstadtbesucher

6.1 Ergebnistelegamm

- Die meisten Besucher des Stadtzentrums kommen aus Bad Schwartau und den angrenzenden Gemeinden im Kreis Ostholstein.
- Einkaufen ist der mit Abstand wichtigste Aufenthaltszweck im Stadtzentrum, Freizeitbetätigungen spielen tagsüber kaum eine Rolle.
- Gut 40% der Besucher kommt zu Fuß oder mit dem Fahrrad ins Stadtzentrum, der Pkw wird hauptsächlich von Auswärtigen genutzt.
- Nur etwa 20% der Besucher halten sich länger als 2 Stunden im Stadtzentrum auf. Dies bestätigt die Ergebnisse der Parkraumerhebung mit einem ausgeprägten Kurzparkeranteil (siehe Kap. 8).
- Die Parkplatzsituation wird durchweg positiv bewertet, von den auswärtigen Besuchern wird aber oft die Parkdauerbegrenzung für zu kurz gehalten.
- Die Besucher wünschen sich vor allem eine Verbesserung des städtebaulichen Ambientes, bessere Fußwegbeläge, mehr Grün, einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur sowie eine größere Vielfalt bzw. Qualität im Einzelhandel.

6.2 Verfahrensweise

Wegen der großen Bedeutung des Bad Schwartauer Stadtzentrums als eines der wichtigsten Verkehrsziele in der Region, wurde eine Befragung von Besuchern des Stadtzentrums in die Verkehrserhebungen aufgenommen. Anders als bei der Haushalts- oder Betriebsbefragung geht es hierbei weniger um bestimmte Personengruppen, sondern vielmehr um einen räumlichen Bezugspunkt, der das höchste städtische Verkehrsaufkommen erzeugt.

Um die Überlagerung der unterschiedlichen Aufenthaltszwecke adäquat abzubilden und ein möglichst breites Spektrum an Verhaltensweisen zu erfassen, wurde die Befragung Ende Juni an zwei Werktagen (Mittwoch und Donnerstag) und zusätzlich einem Samstag im Zeitraum zwischen 10 und 16 bzw. 11 und 17 Uhr durchgeführt. Damit wurde sichergestellt, neben den Einkaufskunden auch Beschäftigte und Touristen zu erfassen. Als Befragungsstandorte wurden die Fußgängerzone, der Zentralparkplatz und der Parkplatz am Kino ausgewählt.

Da es sich um eine Outdoorbefragung handelte, musste der Fragebogen komprimiert werden, da zu lange Befragungszeiten zu einer hohen Anzahl von Befragungsabbrüchen führen. Die Verweigerungsquote konnte bei dieser Befragung im üblichen Rahmen (bis 20%) gehalten werden. Insgesamt wurden 700 Innenstadtbesucher befragt und 650 Datensätze ausgewertet.

6.3 Besucher- und Aufenthaltsmerkmale

Mehr als die Hälfte der Besucher des Schwartauer Stadtzentrums hat ihren **Wohnort in Bad Schwartau**. Immerhin noch jeder 5. Besucher kommt aus dem übrigen Kreis Ostholstein und auch Lübecker sind hier anzutreffen (17%). Der Einzugsbereich des Stadtzentrums als Einkaufs- und Freizeitstandort liegt deutlich unter dem Einzugsbereich der Berufspendler. Dies ist nicht zwingend ein Anzeichen mangelnder Attraktivität, sondern wird auch beeinflusst durch die Konkurrenz des in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Oberzentrums Lübeck und auch des LUV-Shopping-Centers.

Gut die Hälfte der Besucher kommt zum **Einkauf** ins Stadtzentrum, häufig wird der Einkauf mit privaten Erledigungen (z.B. Arzt- oder Friseurbesuch) kombiniert. Freizeitaktivitäten spielen zumindest tagsüber nur eine geringe Rolle.

Die Besucher kommen selten zum entspannten „Shopping“ ins Stadtzentrum, sondern suchen überwiegend gezielt bestimmte Einkaufsstätten und sonstige Einrichtungen auf. Diese ausgeprägte **Zielfokussierung** trägt maßgeblich dazu bei, dass die Besucher vor allem mit Wohnort in Bad Schwartau zwar häufig das Stadtzentrum aufsuchen, sich dann aber dort nur kurz aufhalten. Nur knapp über 20% der Besucher verweilen länger als 2 Stunden im Stadtzentrum, die Hälfte der Befragten bleibt maximal eine Stunde.

Aus den **Verbesserungsbedarfen** (vgl. Kapitel 6.6) lässt sich schließen, dass Defizite in der Aufenthaltsqualität die Aufenthaltsdauer maßgeblich mit beeinflussen.

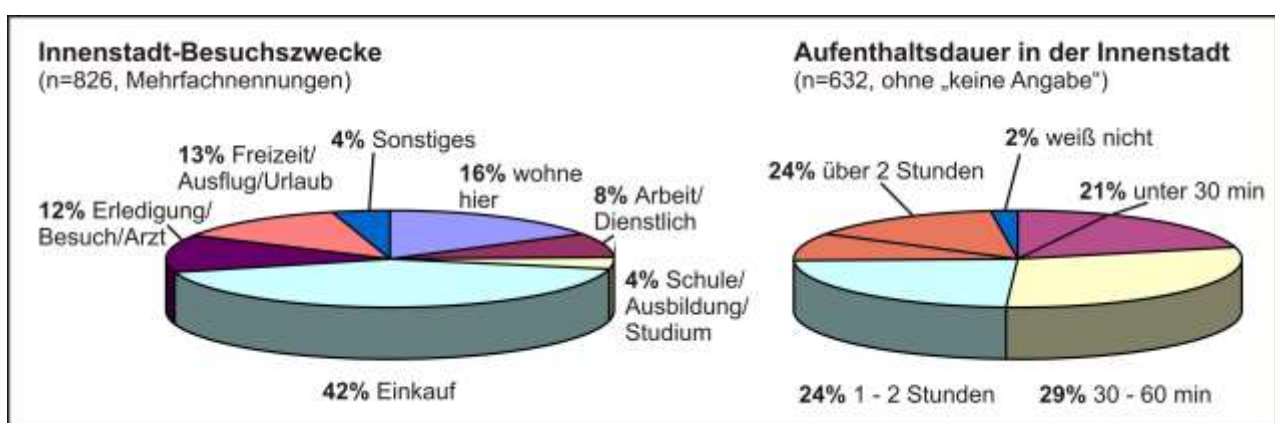


Bild 6-1: Besuchszweck und Aufenthaltsdauer im Stadtzentrum

6.4 Verkehrsmittelwahl

Der Pkw spielt für Fahrten ins Stadtzentrum eine deutlich geringere Rolle als bei anderen Verkehrszielen in Bad Schwartau, sein Fahrten-Anteil ist aber mit über 40% immer noch hoch. Die Bedeutung des Pkw-Verkehrs für die Entwicklung des Einzelhandels wird im Übrigen auch in anderen Städten meist überschätzt. Im Fall von Bad Schwartau wird der Pkw im Berufsverkehr häufiger genutzt als im Einkaufsverkehr. Grundsätzlich kommen die Schwartauer überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad ins Stadtzentrum, während die meisten Besucher aus dem übrigen Kreis Ostholstein und aus Lübeck vorwiegend den Pkw nutzen.

Der hohe **Fußgängeranteil** ist auch dadurch begründet, dass gerade Einwohner aus den benachbarten Quartieren das Stadtzentrum besonders häufig zu Fuß aufsuchen und zudem viele Menschen direkt im Stadtzentrum wohnen. Auch das Fahrrad wird für die kurzen bis mittleren Weglängen häufig genutzt. Im Vergleich zur Haushalts- und Betriebsbefragung kommt der Linienbus bei Besuchen des Stadtzentrums auf einen höheren Anteil, was für eine gute Anbindung bzw. Erreichbarkeit der Schwartauer Innenstadt mit dem ÖPNV spricht.

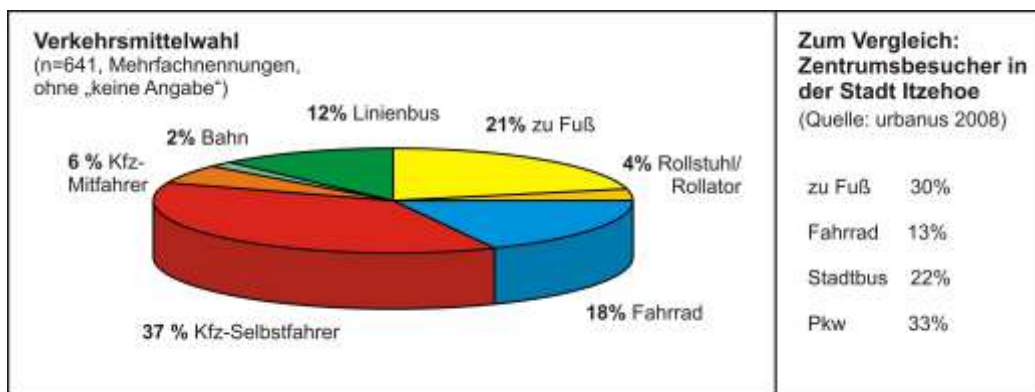


Bild 6-2: Verkehrsmittelwahl für Besuche des Stadtzentrums

Ein Vergleich mit der Stadt Itzehoe verdeutlicht, wie die **ÖPNV-Akzeptanz** mit einer entsprechenden Angebotsgestaltung beeinflusst werden kann. Der Stadtbusanteil ist hier mit 22% für eine Kleinstadt sehr hoch. Es zeigt sich aber auch, dass ein hoher ÖPNV-Anteil vielfach einhergeht mit einem abgestuften Radverkehrsanteil.

6.5 Bewertung der Parkplatzsituation

Die **Parkplatzsituation in Stadtzentren** ist bei Erhebungen „traditionell“ einer der Hauptkritikpunkte am Verkehrssystem zentraler Orte. Vor allem die Ansicht, dass es zu wenige Parkplätze gibt, findet sich in nahezu allen Verkehrserhebungen und auch in Befragungen von Einkaufskunden sowie des Einzelhandels. In vielen Fällen deckt sich diese subjektive Einschätzung aber nicht mit den objektiv nachweisbaren Gegebenheiten.

Bei den Besuchern Bad Schwartaus besteht dagegen eine erstaunlich gute Übereinstimmung zwischen der subjektiven Einschätzung und den durchgeführten Parkraumerhebungen (vgl. Kap. 8). Etwa 80% der befragten Besucher halten die Anzahl der Parkplätze für ausreichend, nur 18% meinen, dass es zu wenige Parkplätze gibt. Gezielte Nachfragen bei einzelnen Interviewpartnern lassen aber darauf schließen, dass es hierbei weniger um ein grundsätzliches Kapazitätsproblem geht („generell zu wenig Parkplätze“), sondern vielfach um eine zu knappe Begrenzung der zulässigen Parkdauer („2 Stunden sind zu kurz“, s.u.).

In der **Beurteilung der Lagegunst** geben nur 3% der Befragten an, dass die Parkplätze ungünstig zu den persönlichen Verkehrszielen liegen. Die deutliche Mehrheit sieht kein Standortproblem.

Bemerkenswert ist, dass die Besucher des Stadtzentrums zu einem großen Anteil (68%) die **Parkdauer** als angemessen ansehen, immerhin 31% der Befragten sind aber der Meinung, die zulässige Parkdauer sei zu kurz bemessen. Dies unterstützt die Einschätzung des Gutachters, dass bei einer entsprechenden Attraktivität des Verkehrsziels auch eine (moderate) Parkraumbewirtschaftung durchaus akzeptiert wird. Hier spielt aber sicherlich eine Rolle, dass in benachbarten Konkurrenzstandorten wie Lübeck die Parkdauer und Parkgebühren deutlich restriktiver gehandhabt werden.

Tendenziell bewerten die auswärtigen Besucher die Parkraumsituation schlechter als die Einheimischen. Von den Auswärtigen kritisieren 21% eine zu geringe Anzahl an Parkplätzen und für 38% ist die zugelassene Parkdauer zu kurz.

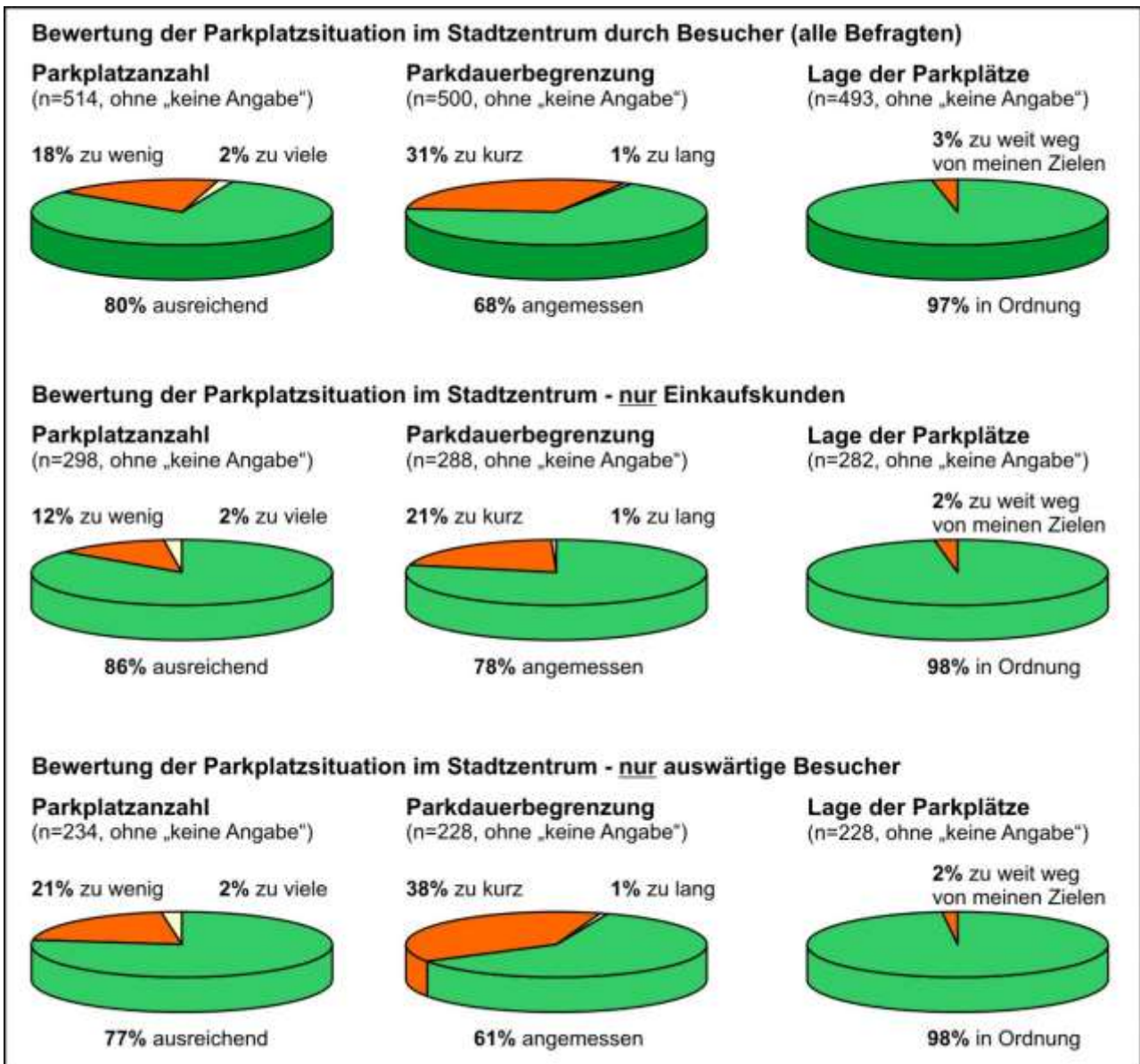


Bild 6-3: Bewertung der Parkplatzsituation im Stadtzentrum durch Besucher

6.6 Handlungsbedarfe für das Stadtzentrum

Mehr als die Hälfte der Befragten nannte mindestens einen konkreten **Verbesserungswunsch für das Stadtzentrum**. Insbesondere den Schwartauern ist anzumerken, dass ihnen die Entwicklung des Stadtzentrums „am Herzen liegt“. Von den Einwohnern wurden überwiegend mehrere Vorschläge unterbreitet.

An erster Stelle in der „Wunschliste“ steht das Themenfeld „städtebauliches Ambiente“, wobei es hier schwerpunktmäßig um die Aufenthaltsqualität und die Ausstattung z.B. mit Sitzmöglichkeiten oder Brunnen geht. Etwas abgestuft in der Bedeutung sind Anregungen zum Thema „Barrierefreiheit“ (insbesondere ebene Fußwegbeläge, abgesenkte Bordsteine) und „Stadtgrün“ (mehr Bäume, Sträucher, etc.). Diese Aspekte werden sich mit der Umgestaltung der Fußgängerzone wahrscheinlich abschwächen bzw. relativieren.

Häufig vorgetragen wird auch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (vor allem mehr und komfortablere Fahrradständer) sowie die Vielfalt, Individualität und Qualität des Einzelhandels. Die Verkehrssteuerung bzw. Verkehrsführung, der ÖPNV sowie Sauberkeit und Sicherheit wurden dagegen nur von wenigen Befragten angesprochen.

Das Thema „Fahrradfahren in der Fußgängerzone“ spielt nur eine untergeordnete Rolle bei den Besuchern. 30 Personen sprachen sich für ein Verbot des Radverkehrs in der Fußgängerzone aus, nur wenige Personen fordern dagegen explizit ein Nutzungsrecht der Fußgängerzone für Radfahrer.

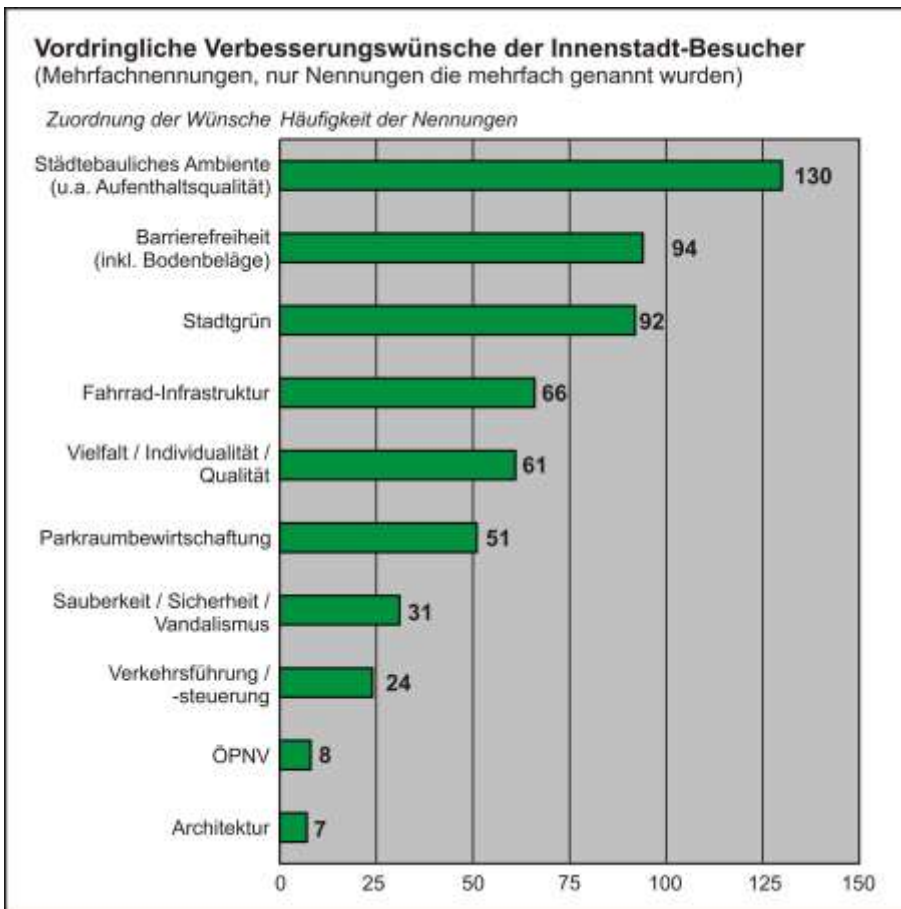


Bild 6-4: Vordringliche Verbesserungswünsche der Besucher

7. Erhebung des Kfz-Verkehrs

7.1 Ergebnistelegamm

- Die L309 und die L185 bilden weiterhin die am stärksten belasteten Straßen in Bad Schwartau, wobei der L309-Abschnitt Lübecker Str. – Eutiner Ring in den verkehrlichen Spitzenzeiten nahe seiner Leistungsfähigkeit rangiert.
- Die Spitzenbelegungen im Querschnitt liegen auf der L309 bei über 20.000 Kfz/24h und auf der L185 bei bis zu 11.000 Kfz/24h.
- Ebenfalls stark belegt ist mittlerweile die Mühlenstraße, die im Spitzenquerschnitt bereits fast 12.000 Kfz/24h erreicht.
- Der Kfz-Verkehr in Bad Schwartau hat in den vergangenen Jahren auf vielen Hauptverkehrsstraßen zugenommen. Dies liegt unter anderem in den gestiegenen Pendlerströmen sowie in einem starken Anstieg des Freizeit- und Tourismusverkehrs begründet (vgl. weitere Ausführungen in VEP-Teil 2, Kap. 2.2).
- Der Verkehr verlagert sich zunehmend in den Nachmittagsbereich, die Verkehrsspitze im Tagesgang liegt derzeit zwischen 16 und 17 Uhr.

7.2 Verfahrensweise

Das Straßenverkehrssystem in Bad Schwartau ist seit vielen Jahren ein zentrales Thema in der öffentlichen und politischen Diskussion. Um belastbare Aussagen über die aktuelle Verkehrssituation und eine fundierte Basis für die Bewertung von Entwicklungsszenarien bzw. Planungsoptionen zu erhalten, bildet die Erhebung des Kfz-Verkehrs einen Schwerpunkt bei den durchgeführten Verkehrserhebungen. Da das verfügbare Gesamtbild der Verkehrsbelegungen im Bad Schwartauer Straßennetz noch auf einer Datenbasis aus dem Jahr 1996 aufbaut, wurde für den VEP eine umfangreiche Neuerhebung der Kfz-Verkehre vereinbart. Die erhobenen Daten zum Kfz-Verkehr sind neben den Strukturdaten die wichtigste Eingangsgröße für das Verkehrsmodell, das im VEP für die Wirkungsanalysen von Szenarien bzw. Planungsfällen zur Anwendung kommt.

Die Erhebungen im Kfz-Verkehr wurden vor allem für Straßenabschnitte und Knoten durchgeführt, für die keine ausreichend genauen Aussagen vorlagen, um die erforderliche Qualität des Verkehrsmodells sicherzustellen.

Weitere Daten und Bewertungen zum Kfz-Verkehr sowie die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung mit den Verkehrsbildern enthält Teil 2 des VEP.

Gegenüber dem Generalverkehrsplan GVP 1997 kommen speziell beim Durchgangsverkehr „neue“ Problemlagen hinzu, die sich aus der Bemaßung der Autobahnen sowie aus den Engpässen im regionalen und überregionalen Straßennetz ergeben.

Bei den Kfz-Erhebungen ging es zum einen um eine Aktualisierung der Verkehrsbelegungen im Straßennetz zum anderen um eine Grundlage für die Ermittlung von Verkehrsrelationen. Um diese Anforderungen mit vertretbarem Aufwand zu erfüllen, kam eine **Kombination mehrerer Erhebungsverfahren** zur Anwendung:

- Knotenstromzählungen
(liefern Daten zum Verkehrsaufkommen und zu den Verkehrsbeziehungen an großen Straßenknoten),
- Querschnittszählungen
(liefern Daten zur Verkehrsbelegung des Straßennetzes) und
- Kennzeichenerhebungen innerhalb eines festgelegten Kordons
(liefern Daten zur räumlichen Verkehrsverteilung und zur Routenwahl im Straßennetz).

Dieses kombinierte Verfahren hatte den Vorteil, dass verschiedene Fragestellungen abgearbeitet werden konnten, die auch für spätere Detailplanungen nützlich sind. Neben dem nach Fahrzeugtypen differenzierten Kfz-Verkehr wurde an ausgewählten Erhebungsstellen auch der Radverkehr mit erfasst. Zur Durchführung der Erhebungen werden verschiedene **Aufnahmemethoden** eingesetzt:

- Manuelle Aufnahme durch Erhebungspersonal,
- Aufnahme mit Einsatz von Radarmessgeräten,
- Aufnahme durch Videokameras.

Die insgesamt **31 Erhebungsstellen im Straßennetz** teilen sich wie folgt auf (vgl. Bild 7-1):

- 10 Erhebungsstellen für die Kennzeichenverfolgung,
- 16 Knoten für Stromzählungen,
- 3 Erhebungsstellen für Querschnittszählungen und
- 2 zusätzliche Erhebungsstellen mit Radarmessgerät.

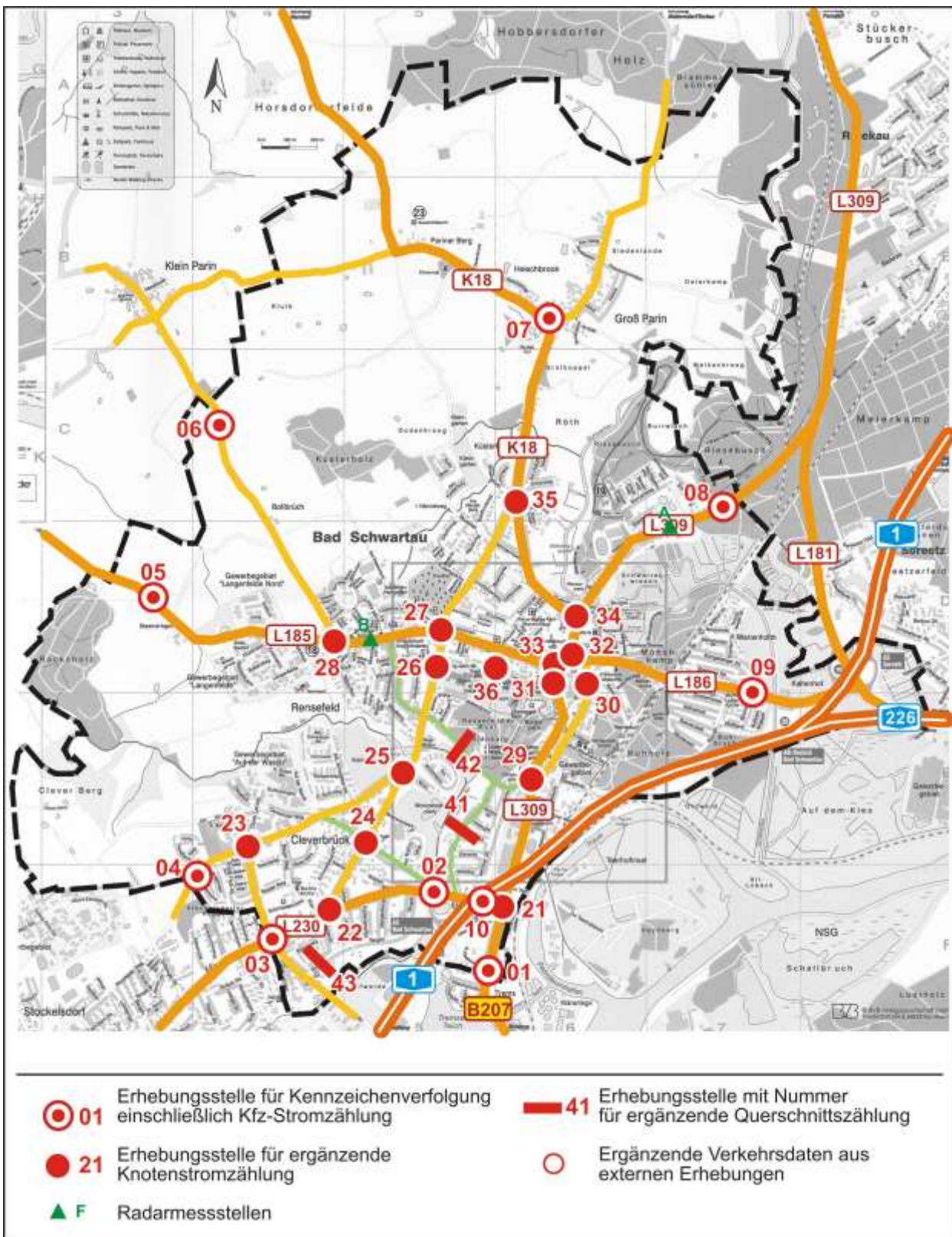


Bild 7-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Kfz-Verkehr

7.3 Kfz-Belegungen im Straßennetz

Zur Darstellung der Ist-Situation wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebungen in das VEP-Verkehrsmodell übernommen und mit den sonstigen Daten abgeglichen. Daraus wurden dann die Kfz-Belegungen im Schwartauer Straßennetz berechnet bzw. modelliert. Erläuterungen zum Verkehrsmodell sind Teil 3 der VEP-Dokumentation, Kapitel 2.2 zu entnehmen.

Erwartungsgemäß entspricht die **Abstufung der Kfz-Belegungen** im Straßennetz dem Bild des GVP (vgl. Haas-Consult 1997). Die mit Abstand stärksten Belegungen finden sich auch weiterhin im klassifizierten Straßennetz, wobei die großen Verkehrsachsen der L309 und der L185 sowie mittlerweile auch die Mühlenstraße die größten Kfz-Mengen aufnehmen.

Da es in Bad Schwartau keine vierstreifigen Fahrbahnquerschnitte gibt, führen Belegungen von 20.000 Kfz / 24h und mehr in Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen in vielen Fällen zu einem Erreichen der Leistungsfähigkeit und damit verbundenen Verkehrsbehinderungen zu den Verkehrsspitzen. Die **Grenzen der Leistungsfähigkeit** mit allen negativen Begleiterscheinungen (Lärm, Abgase, Minderung der Wohnqualität etc.) werden in Bad Schwartau allerdings bisher nur auf der L309 erreicht, wobei sich nennenswerte Einbußen in der Qualität des Verkehrsablaufs im Wesentlichen aber auf die Verkehrsspitzen beschränken, also temporär sind.

Neben der besonders stark belasteten L309 gibt es weitere Straßen im übergeordneten Netz, die zwar in verkehrlicher Hinsicht noch nicht als kritisch einzustufen sind, aber dennoch nennenswerte **negative Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung** hinsichtlich Lärm und Schadstoffe aufweisen. Hierzu zählen

- die Rensefelder Straße und Rantzauallee (L185),
- die Mühlenstraße,
- die Hauptstraße und
- die Kaltenhöfer Str. (aufgrund des behinderten Verkehrsflusses).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Kfz-Belegungen im Bad Schwartauer Straßennetz im **Vergleich mit anderen Städten** auf einem ähnlichen oder leicht geringeren Niveau befinden.

Die Verkehrsentwicklung im Vergleich zu den im GVP ermittelten Kfz-Belegungen ist im VEP-Teil 2, Kap. 2.2 dargestellt.

Straßenname	Maximale Querschnitts- belegung in Kfz/24h
Riesebusch (L309)	14.000
Eutiner Ring (L309)	21.000
Lübecker Straße Süd (L309)	23.000
Tremskamp (L309)	26.000
Lübecker Straße Nord	5.000
Rensefelder Straße (L185)	11.000
Pariner Straße Süd (K18)	5.000
Kaltenhöfer Straße	5.000
Mühlenstraße	10.000
Hindenburgstraße	8.000
Stockelsdorfer Weg	4.000
Hauptstraße (L230)	8.000
Cleverbrücker Straße (L230)	15.000

Quelle: Auf Tageswerte hochgerechnete Original-Zählwerte vor Abgleich/ Eichung im Verkehrsmodell, gerundet auf 1.00er

Bild 7-2: Kfz-Belegungen auf Basis der Verkehrserhebungen 2014

Zum Vergleich: Höchste Kfz-Belegungen in anderen Städten

Bad Oldesloe	Kfz/24h
Ratzeburger Str	15.000
Hamburger Str.	15.000
K.-Adenauer-Ring	19.000

Itzehoe	Kfz/24h
Vor dem Delftor	35.000
Langer Peter	20.000
Lindenstraße	22.000

Lübeck	Kfz/24h
Fackenburger Allee	35.000
Moislinger Baum	24.000
St.-Jürgen-Ring	32.000

7.4 Kfz-Belegung von Straßenknoten

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird maßgeblich von den Knotenpunkten bestimmt. In den meisten Fällen entstehen Verkehrsbehinderungen im städtischen Raum durch Defizite in der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, die nicht ausreichend ausgebaut sind und/oder über eine nicht verkehrsgerechte LSA-Steuerung verfügen. Häufig sind in städtischen Straßennetzen Knotengestaltungen und LSA-Schaltungen anzutreffen, die über Jahre nicht mehr überprüft bzw. den aktuellen Verkehrsströmen angepasst wurden.

Auch in Bad Schwartau bilden die Knotenpunkte die „Achillesferse“ des Straßenverkehrssystems. Besonders kritisch sind weiterhin die **Knoten entlang der L309**, die bei Verkehrseinschränkungen beispielsweise durch Baustellen oder Unfälle instabil werden können und dann gleich das Gesamterschließungssystem des Stadtzentrums negativ beeinflussen. Der neuralgische und am höchsten belegte Knoten im Stadtgebiet ist der Knoten Tremskamp (L309) / Cleverbrücker Str. (L230) mit einer Tagesbelegung von etwa 35.000 Kfz. Vor allem in der Nachmittagsspitze treten regelmäßig Stauercheinungen auf, die sich auch nach dem erfolgten Umbau des Knotens nicht abgebaut haben.

Zudem gehören die Knoten an der L309 im Stadtzentrum mit Tagesbelegungen zwischen 20.000 und 27.000 Kfz zu den Spitzenbelegungen. Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen und der beengten straßenräumlichen Situation ist auch der Doppelknoten Lindenstr. / Rantzauallee / Mühlenstr. mit einer Belegung von etwa 17.000 Kfz/24h als „schwierig“ einzustufen.

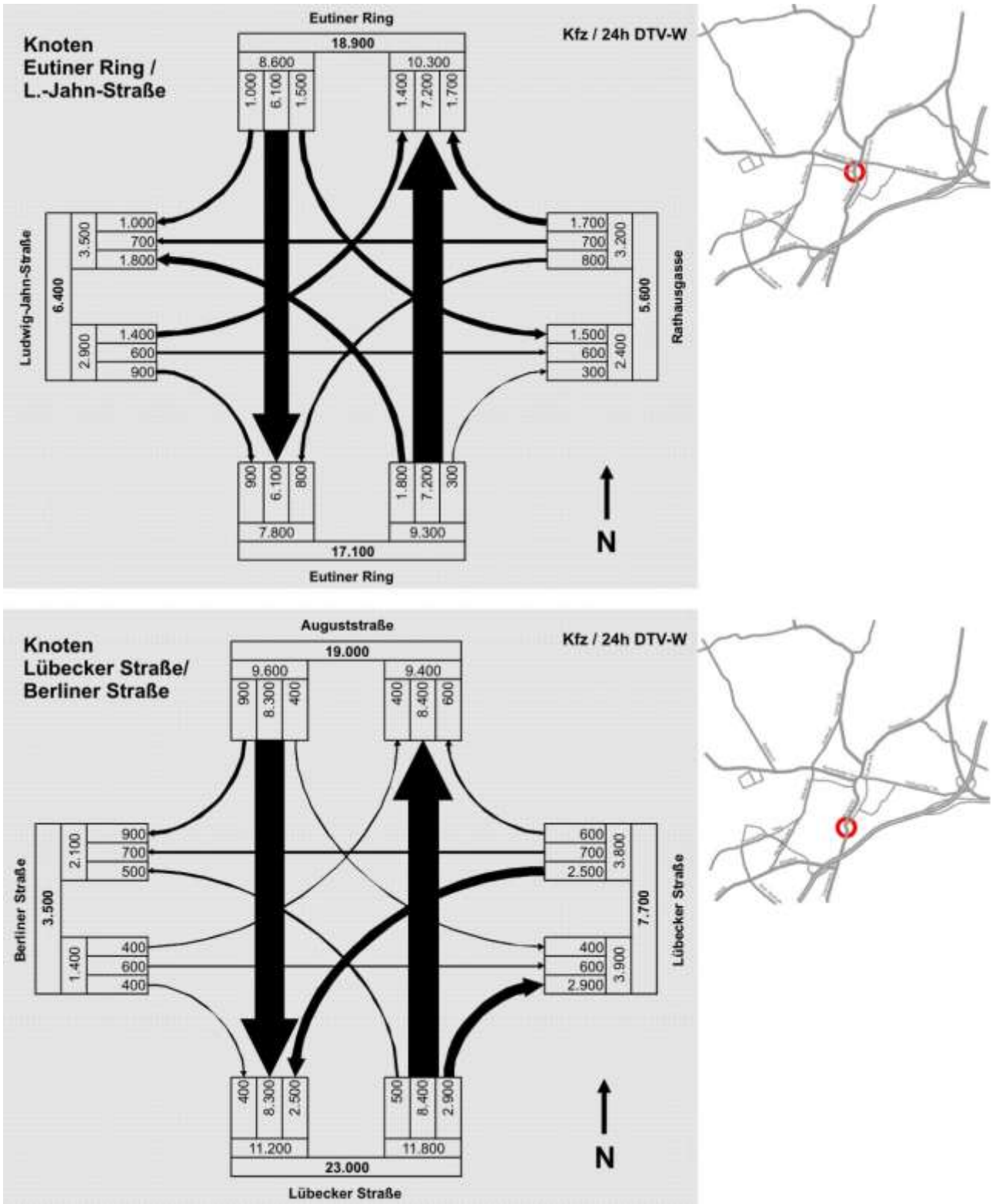


Bild 7-3: Strompläne für ausgewählte Knoten an der L309

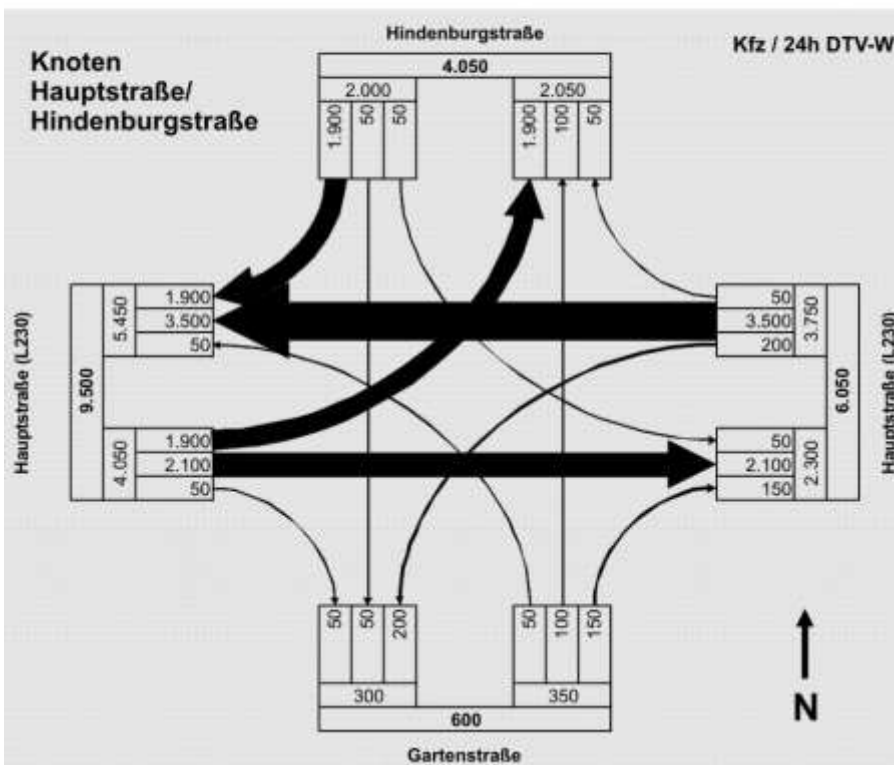
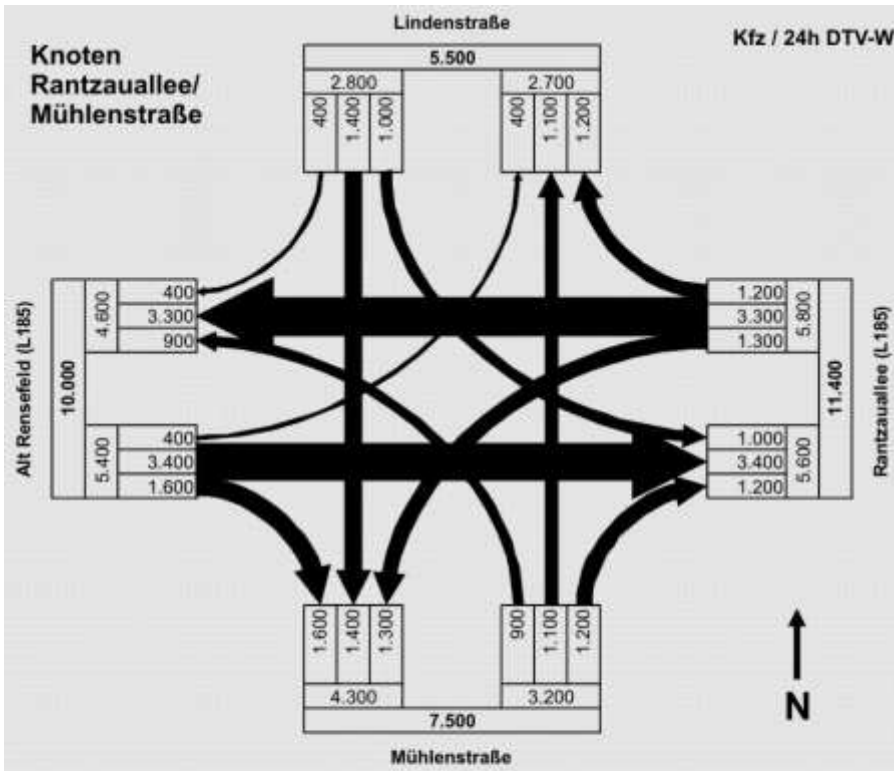


Bild 7-4: Strompläne weiterer ausgewählter Knoten

7.5 Zeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs

Die sogenannte „Ganglinie“ der Verkehrsnachfrage, mit der die zeitliche Verteilung des Verkehrs an Straßenquerschnitten und Knoten dargestellt werden kann, wird wesentlich durch die **Gewichtung der verschiedenen Fahrzwecke** beeinflusst. Typisch für städtische Verkehrssysteme sind die ausgeprägten Verkehrsspitzen am Morgen und am Nachmittag, die sich hauptsächlich durch den Berufs- und Ausbildungsverkehr herausbilden. In den letzten Jahren hat sich in vielen Städten nicht zuletzt durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und die Zunahme an Teilzeitbeschäftigten eine **Verschiebung der Tagesverkehrsspitze** vom Morgen auf den Nachmittag ergeben. Gleichzeitig ist es zu einer Abflachung der Verkehrsspitzen gekommen.

Auch für Bad Schwartau zeigt sich das mittlerweile für städtische Verkehrssysteme übliche Bild der täglichen Verkehrsverteilung mit der starken Nachmittagspitze an Wochentagen. Am Samstag liegt die Verkehrsspitze bedingt durch den Einkaufsverkehr im Vormittagsbereich, am Sonntag ist die Ganglinie ohne ausgeprägte Verkehrsspitze insgesamt abgeflacht.

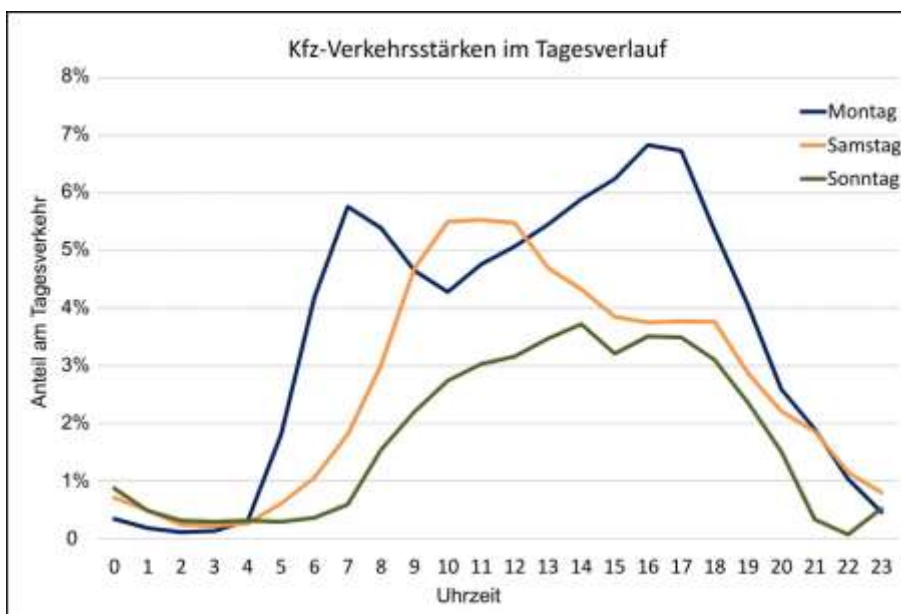


Bild 7-5: Tagesganglinie des Kfz-Verkehrs in Bad Schwartau

8. Parkraumerhebung

8.1 Ergebnistelegamm

- Es gibt im Schwartauer Stadtzentrum ausreichend öffentlich zugängliche Parkplätze. Nur wenige Parkieranlagen sind über einen längeren Zeitraum annähernd voll ausgelastet oder kurzzeitig überlastet.
- Die Parkplatznutzer kommen überwiegend aus Bad Schwartau, dem übrigen Ostholstein und Lübeck, wobei die Lübecker auch einen hohen Anteil Berufspendler stellen.
- Im Schwartauer Stadtzentrum ist ein hoher Anteil Kurzparker festzustellen, dafür kommen die Besucher häufiger.
- Die meisten Dauerparker finden sich in der Lübecker Str. Süd (P6) und auf dem nicht bewirtschafteten Parkplatz Edeka Süd (P4)
- Die höchste Auslastung der Parkplätze ergibt sich zwischen 10 und 12.30 Uhr.

8.2 Verfahrensweise

Die Nutzung öffentlicher Parkplätze im Stadtzentrum ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die zu einer relativ hohen Schwankungsbreite der Auslastung führen. Ähnlich wie im Straßennetz sollte sich auch beim Parkkonzept die Kapazitätsplanung nicht an der Spitzenachfrage, sondern an einem Durchschnittswert eines definierten Zeitraums ausrichten.

Für die Parkraumerhebung wurde daher mit einem Donnerstag ein repräsentativer Wochentag ausgewählt (gilt in der Verkehrsplanung als „Normalwerktag“). Um eine räumlich differenzierte Aus- und Bewertung vornehmen zu können, wurden für die Erhebung 8 Erhebungszonen definiert (vgl. Bild 8-1). Am Erhebungstag wurden in den Erhebungszonen P3 bis P8 straßen- bzw. platzweise alle auf öffentlichem Grund abgestellten Fahrzeuge (einschließlich rechtswidrig abgestellter Fahrzeuge) auf 6 Rundgängen erfasst, die die Hauptparkzeit abdecken. Die Erhebung fand aus Datenschutzgründen als Teilkennzeichenerfassung statt, zusätzlich wurde auch der Fahrzeugtyp erfasst.

Der Zentralparkplatz (P1) und der Parkplatz „Alter Wochenmarkt“ (P2) wurden am Erhebungstag durchgehend durch Videokameras an den Ein- und Ausfahrten erhoben. Dadurch lässt sich eine Tagesganglinie des Zu- und Abflusses zur größten Parkieranlage Bad Schwartaus erstellen. Aus Datenschutzgründen wurden die Kennzeichen unkenntlich gemacht und die Daten nach der Auswertung vom Datenschutzbeauftragten ordnungsgemäß vernichtet.

Nicht erfasst wurden die erst 2016 in Betrieb genommenen neuen Parkplätze hinter dem Edeka-/Kino-Parkplatz.

Rundgänge:

- Rundgang 1 ab 10 Uhr
- Rundgang 2 ab 11 Uhr
- Rundgang 3 ab 12 Uhr
- Rundgang 4 ab 15 Uhr
- Rundgang 5 ab 16 Uhr
- Rundgang 6 ab 17 Uhr



- | | |
|------------------------------|---|
| ① Zentralparkplatz | ⑤ Parkdeck MovieStar |
| ② Alter Wochenmarktplatz | ⑥ Lübecker Straße Süd
einschl. Auguststraße Nordost |
| ③ Edeka (nördlicher Bereich) | ⑦ Lübecker Straße Nord
einschl. Markt |
| ④ Edeka (südlicher Bereich) | ⑧ Zentrum
Rensefelder Str. Ost, Marktwiete,
Augustr. Nord, Rathausgasse Ost |

Bild 8-1: Einteilung der Zonen für die Parkraumerhebung

Im untersuchten Innenstadtbereich wurden etwa 1.000 öffentlich zugängliche Parkplätze erfasst. Die in Bild 8-2 dargestellte Parkraumbewirtschaftung erfolgt bei fast 80% der Stellplätze mittels Parkscheibe, 14% der Parkplätze sind unbewirtschaftet. Behindertenparkplätze sind auf fast allen Parkieranlagen vorhanden (Ausnahme: EKZ Süd (P3)). Bei den meisten der bewirtschafteten Parkplätze gilt eine Höchstparkdauer von 2 Stunden in den Zeiträumen montags-freitags von 8 bis 18 Uhr und sonnabends von 8 bis 14 Uhr. Parkgebühren werden hier nicht erhoben.



Bild 8-2: Parkraumbewirtschaftung im Zentrum von Bad Schwartau

8.3 Parkplatzauslastung

Die Parkplatzauslastung im Stadtzentrum ergibt ein räumlich differenziertes Bild. Insgesamt gibt es nur wenige Bereiche bzw. **Straßen mit hoher Auslastung**, in denen die Kapazitätsgrenze über einen längeren Zeitraum erreicht ist oder wo kurzzeitig die Nachfrage sogar das Stellplatzangebot übersteigt. In diesen Bereichen sind auch verstärkt regelwidrig abgestellte Fahrzeuge festzustellen:

- Lübecker Str. (Nord) und Markt (P7):
Stellplätze mit hoher Lagegunst, (noch) guter Zugänglichkeit und moderater Parkdauerbegrenzung werden stark frequentiert.
- Parkplatz Edeka Süd (P4):
Profitiert vor allem von der fehlenden Parkraumbewirtschaftung und ist daher insbesondere auch für Dauerparker attraktiv.

Auf eine zumindest temporär hohe Auslastung kommen die Parkplätze Zentralparkplatz (P1), alter Wochenmarkt (P2), Edeka Süd (P4) sowie die Straßenzüge Lübecker Straße Süd und Auguststraße Nord (P6), wobei hier ebenfalls die Lagegunst ausschlaggebend für die Attraktivität ist.

Mit den Parkieranlagen Edeka Nord (P3) und Parkdeck Edeka (P5) gibt es aber auch größere Parkieranlagen, die über längere Zeiträume noch Reserven bzw. freie Kapazitäten aufweisen. Dies unterstreicht die Einschätzung, dass in der Gesamtbilanz ausreichend Parkplätze im Schwartauer Stadtzentrum verfügbar sind.

Die Parkflächen im Bereich Edeka/Kino wurden 2016 um weitere 150 Parkplätze erweitert, so dass hier zusätzliche Kapazitäten entstanden sind, die auch relativ gut von Dauerparkern beansprucht werden.

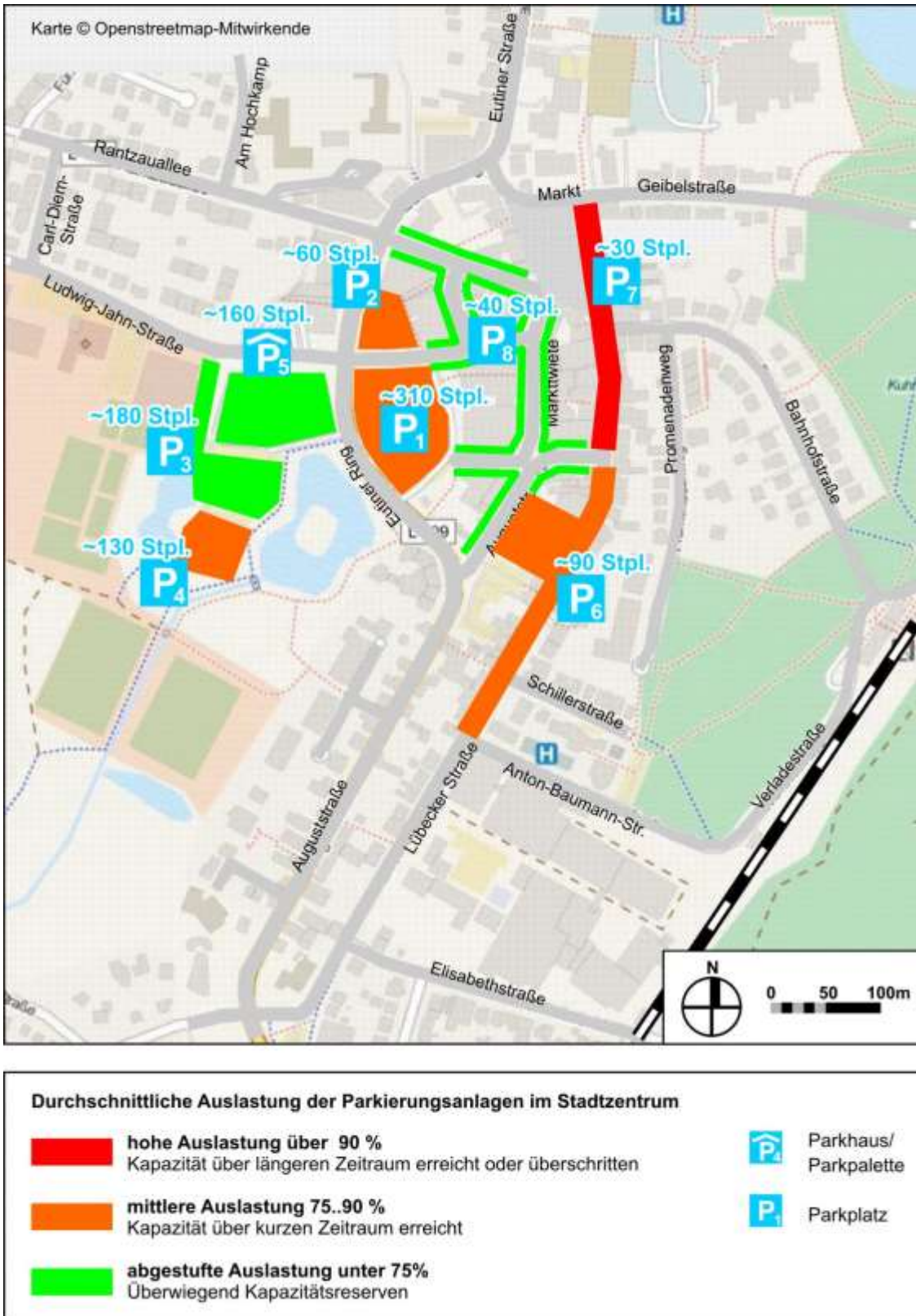


Bild 8-3: Auslastung der Stellplätze an Werktagen

8.4 Parkdauer

Wie bereits die Befragung der Besucher im Stadtzentrum ergeben hat (vgl. Kapitel 6), ist die Aufenthaltsdauer im Stadtzentrum Bad Schwartaus nichts sehr lang. Diese Erkenntnis wird durch die Parkraumerhebung bestätigt. Der Anteil von geparkten Fahrzeugen mit kurzen und mittleren Parkdauern (weniger als 2 Stunden) ist im Stadtzentrum stark ausgeprägt, wie Bild 8-4 zeigt.

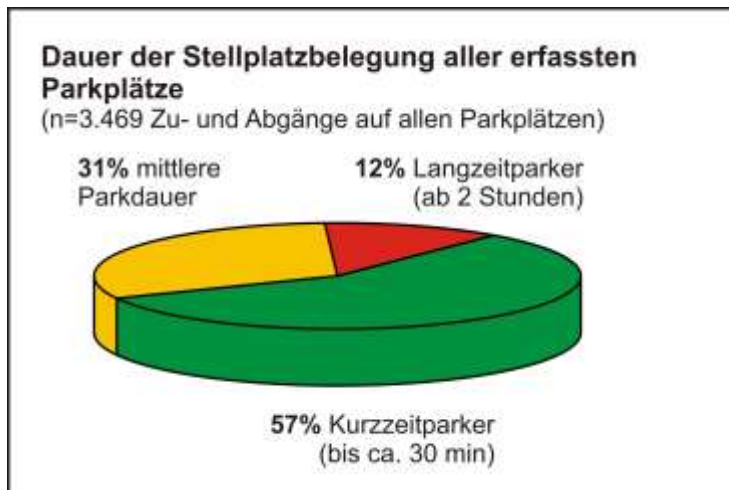


Bild 8-4: Dauer der Stellplatzbelegung auf allen erfassten Parkflächen

Bereiche mit einem **hohen Anteil von Lang- bzw. Dauerparkern** (mit mehr als 4 Stunden Parkdauer) finden sich lediglich in der Lübecker Str. Süd und auf dem nicht bewirtschafteten Parkplatz Edeka Süd (P4).

In allen übrigen Straßen und auf den sonstigen Parkplätzen überwiegt das **Kurzparken** mit Belegungszeiten von bis zu 30 Minuten. Generell ist festzustellen, dass die Parkplätze mit kurzer zulässiger Parkdauer die geringste durchschnittliche Belegungsdauer, aber auch den höchsten Stellplatzumschlag aufweisen. Dieser Unterschied in der Parkdauerverteilung ist in Bild 8-5 exemplarisch dargestellt.

Die höchste Auslastung der erfassten Parkplätze ergibt sich zwischen 10 und 12.30 Uhr. In diesem Zeitfenster ist auch der Parkplatz Edeka Süd (ohne Parkraumbewirtschaftung) nahezu ausgelastet.

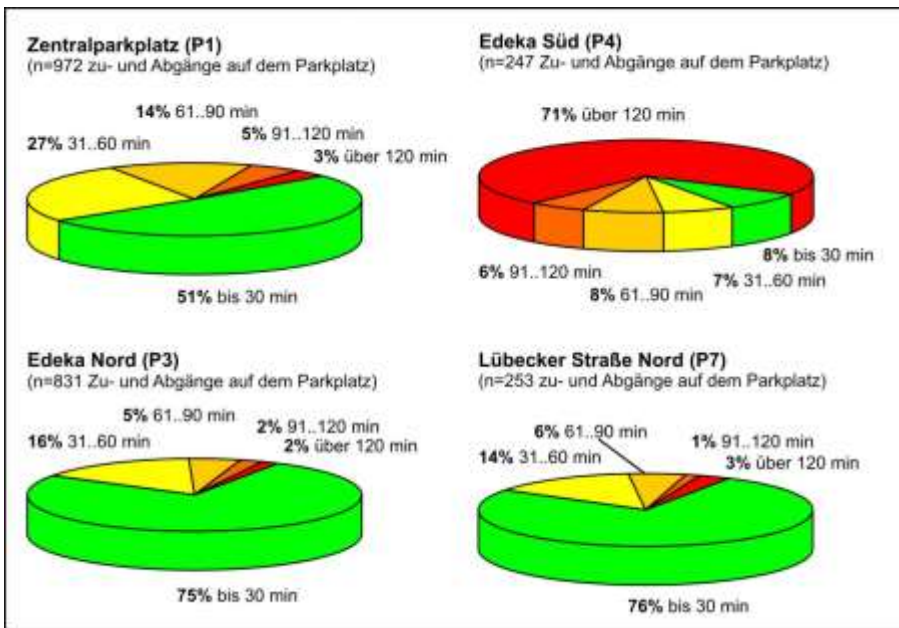


Bild 8-5: Vergleich der Parkdauer auf ausgewählten Parkflächen

Aus der Videoaufzeichnung an den Ein- und Ausfahrten des Zentralparkplatzes lässt sich für die größte Parkierungsanlage in Bad Schwartau eine Zu- und Abflussganglinie erstellen. Eine hohe Parkplatznachfrage besteht danach in den Zeitbereichen zwischen 10 und 12 Uhr sowie zwischen 15 und 16.30 Uhr.

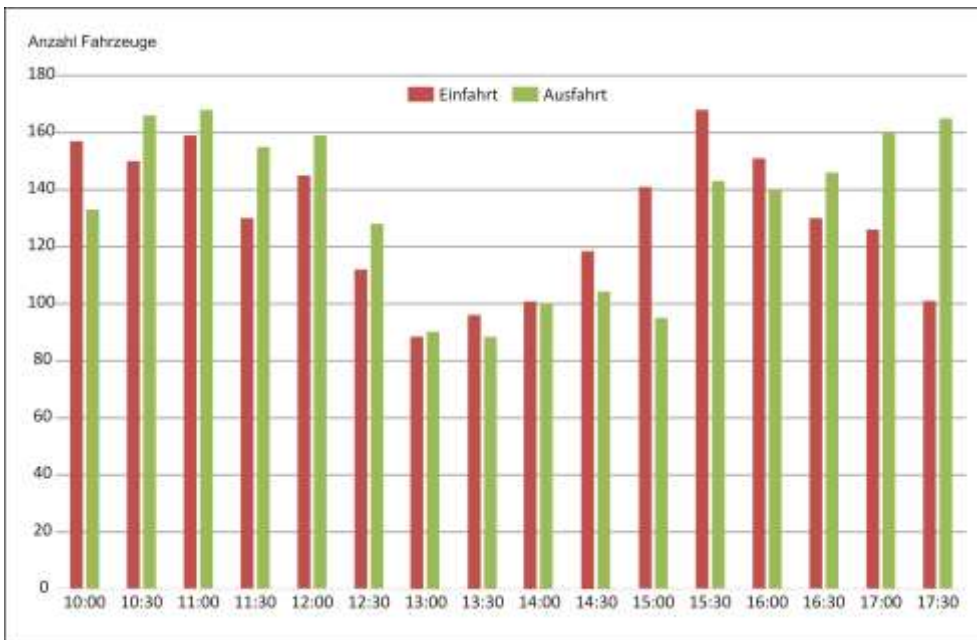


Bild 8-6: Zufluss und Abfluss der Fahrzeuge am Zentralparkplatz

8.5 Herkunft der Parkplatznutzer

Wie bereits die Befragung der Besucher im Stadtzentrum ergeben hat, ist der Einzugsbereich des Stadtzentrums im Wesentlichen auf die Stadt Bad Schwartau, den übrigen Kreis Ostholstein und die Hansestadt Lübeck beschränkt. Aufgrund der Kennzeichenzuweisung kann im Rahmen der Parkraumerhebung keine Differenzierung der Kfz-Herkunft zwischen Stadt Bad Schwartau und Kreis Ostholstein vorgenommen werden, so dass hier nur zusammenfassende Aussagen für die „OH“-Kennzeichen erfolgen können. Alle Fahrzeuge ohne „OH“ als Ortskennziffer werden als „Fremdparker“ bezeichnet.

Der Anteil der **Fremdparker** im Stadtzentrum in Bild 8-7 liegt im Durchschnitt über alle erfassten Parkierungsflächen unter 40%.

Der höchste Fremdparkeranteil mit fast 50% wurde in der Lübecker Str. Nord (P7) angetroffen. Hier parken offenbar die Besucher und Kunden, die Einkäufe und Erledigungen im Bereich des Marktes und der Markttwiete durchführen. Ein besonders geringer Fremdparkeranteil ist dagegen auf dem Parkdeck Edeka (P5) festzustellen. Hier haben nur 15% der erfassten Fahrzeuge kein Ortskennzeichen „OH“. Hoch ist der Anteil Fremdparker auch auf dem Parkplatz Edeka Süd, hier offenbar überwiegend Berufspendler aus Lübeck.

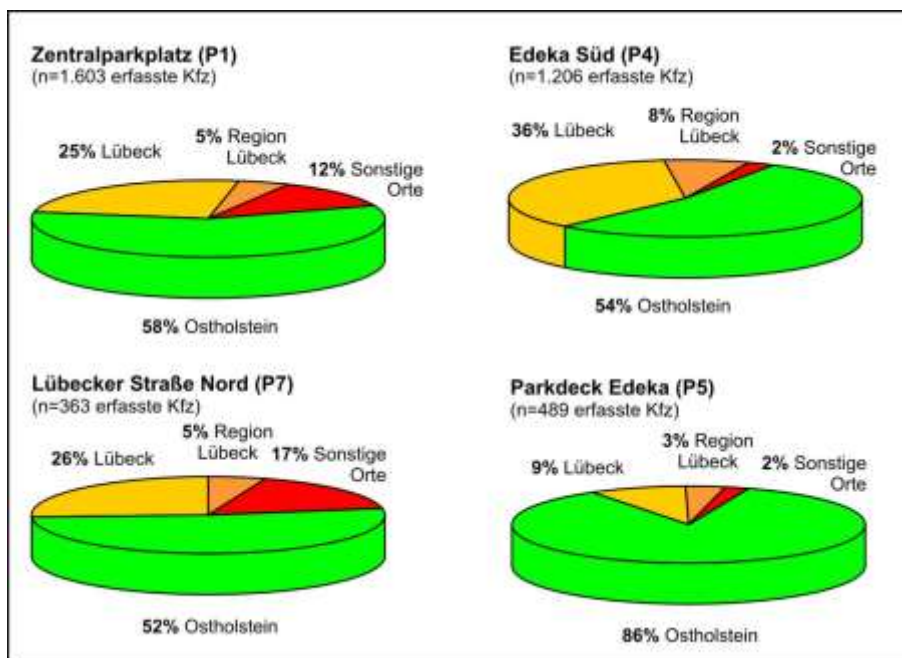


Bild 8-7: Herkunftsorte der im Stadtzentrum parkenden Fahrzeuge

9. Erhebung des Radverkehrs

9.1 Ergebnistelegamm

- Die Radverkehrszählungen bestätigen die Ergebnisse der Haushalts- und Betriebsbefragung, dass der Radverkehr in Bad Schwartau auf eine hohe Akzeptanz stößt.
- Das Fahrrad wird im Zentrum von Bad Schwartau hauptsächlich für den Freizeitverkehr genutzt.
- Die Radfahrer bevorzugen zum Fahren eindeutig die Seitenräume auch dort, wo es keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen gibt.
- Die Radverkehrsströme erreichen im inneren Stadtbereich Stärken, die eine planungsrelevante Größe darstellen.

9.2 Verfahrensweise

Die Erhebung bzw. Abbildung von Quelle-Ziel-Relationen ist im Radverkehr aufgrund der kleinräumigen und feingliedrigen Vernetzung der Radverkehrsinfrastruktur und der Radverkehrsströme schwierig und mit hohem Erhebungsaufwand verbunden. Für die meisten Planungszwecke insbesondere auch für die Netzkonzeption in einem Verkehrsentwicklungsplan ist es aber ausreichend, ein Belastungsbild der Hauptstrecken zu ermitteln. Bei besonderen Fragestellungen sind diese Basisdaten dann soweit erforderlich bzw. nach Bedarf durch Detailerhebungen zu ergänzen.

Für die Radverkehrserhebung in Bad Schwartau wurde in Abstimmung mit dem Arbeitskreis VEP ein Gerüst von Erhebungsstellen in Form von Knoten oder Querschnitten ausgewählt, das alle wesentlichen Routen im Umfeld der Schulen und in Bezug auf das Stadtzentrum einbezieht. An insgesamt 9 Erhebungsstellen wurden die Radfahrer differenziert nach „Kinder/Jugendliche“ und „Erwachsene“ im Zeitraum zwischen 13-18 Uhr gezählt. In einem zweiten Schritt wurden die Erhebungswerte auf die durchschnittliche Verkehrsstärke eines „Normalwerktages“ (DTV-W) hochgerechnet, die neben den tageszeitlichen auch jahreszeitliche Schwankungen in der Radverkehrsnachfrage berücksichtigt.

Die separat für den Radverkehr durchgeführten Erhebungen konnten dann noch durch einige Knoten aus der Kfz-Erhebung ergänzt werden, an denen der Radverkehr mit erhoben wurde, so dass sich insgesamt ein schlüssiges Gesamtbild für die Radverkehrsströme in Bad Schwartau ermitteln lässt.



Bild 9-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Radverkehr

9.3 Verkehrsmengen im Radverkehrsnetz

Die Auswertung der Radverkehrserhebungen bestätigt nochmals vom Grundsatz die Ergebnisse der Haushalts- und Betriebsbefragung hinsichtlich der hohen Akzeptanz des Radverkehrs in Bad Schwartau. Insbesondere im Umfeld der Schulen und im Stadtzentrum werden heute Radverkehrsmengen erreicht, die eine offensive Förderung des Radverkehrs in Verbindung mit einem Ausbau der Radverkehrsanlagen nahe legen.

Die Radverkehrsbelastungen an einem Durchschnittstag an den ausgewählten Erhebungsstellen zeigt Bild 9-2. Demnach sind die beiden Straßenzüge Markt – Geibelstr. und Rathausgasse am stärksten durch Radfahrer belegt. In der Summe erreichen die meisten Radnutzer das Stadtzentrum von Süden (insgesamt 1.350 Radfahrer) verteilt auf die Auguststraße und die Lübecker Straße.

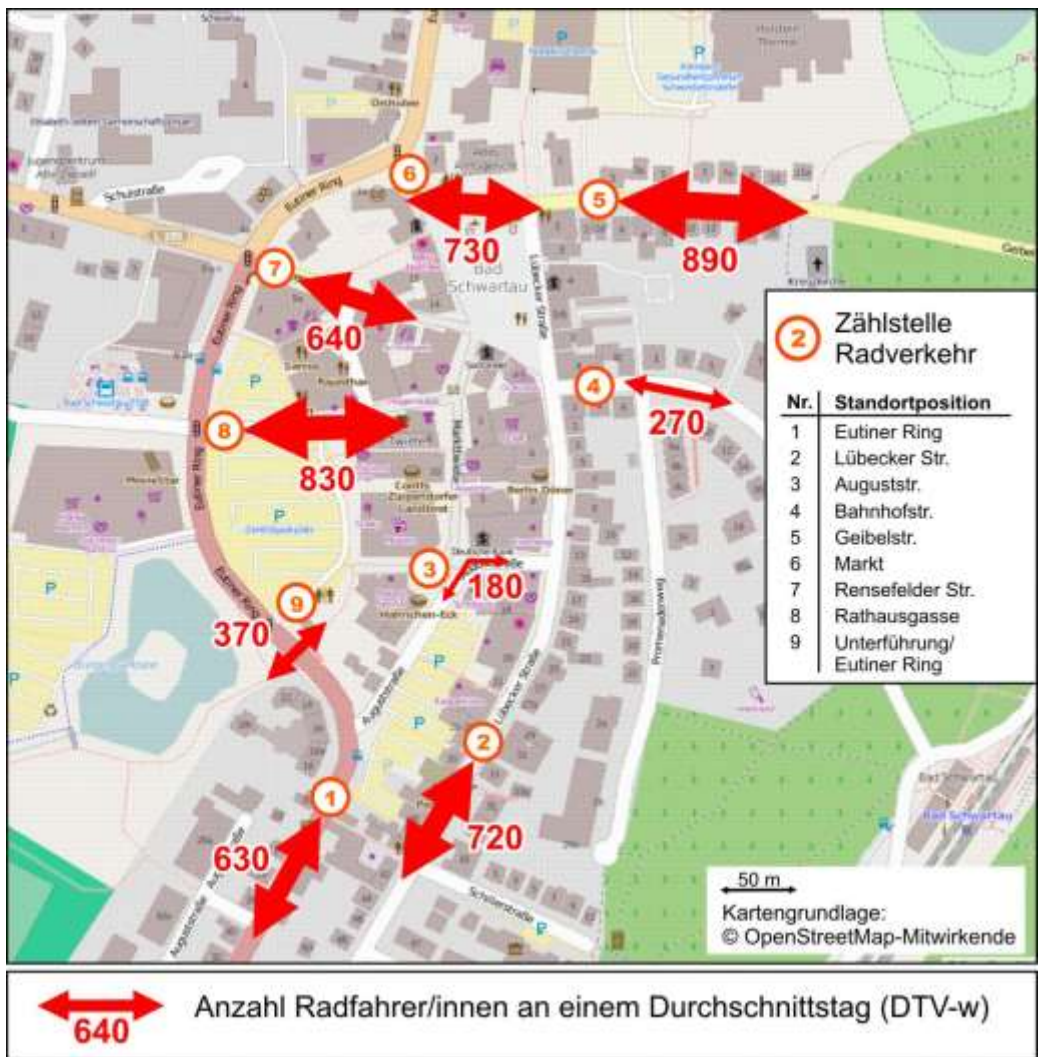


Bild 9-2: Radverkehrsbelegungen im Stadtzentrum

Insgesamt wurden im Stadtzentrum am Erhebungstag (Anfang Juli) etwa 5.000 Radfahrer gezählt. Wird dieser Tageswert auf das Gesamtjahr bzw. einen werktäglichen Durchschnittstag hochgerechnet, ist von durchschnittlich etwa 3.000 RadfahrerInnen pro Tag im Schwartauer Stadtzentrum auszugehen.

Hinsichtlich des Erhebungsstandortes unterscheidet sich das Fahrverhalten der RadfahrerInnen. In der Auguststraße Nord fahren fast die Hälfte (45%) der erfassten Radfahrer in der Fahrbahn, während in den Straßen Markt und Rathausgasse nur ca. 5% der Radnutzer diesen Fahrweg auswählen. In den Hauptverkehrsstraßen wird die Fahrbahn generell gemieden, auch wenn es keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum gibt. Die Unterführung des Eutiner Rings (Zählstelle 9) ist nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbar, woraus sich 100% Fahrbahnnutzung ergibt.

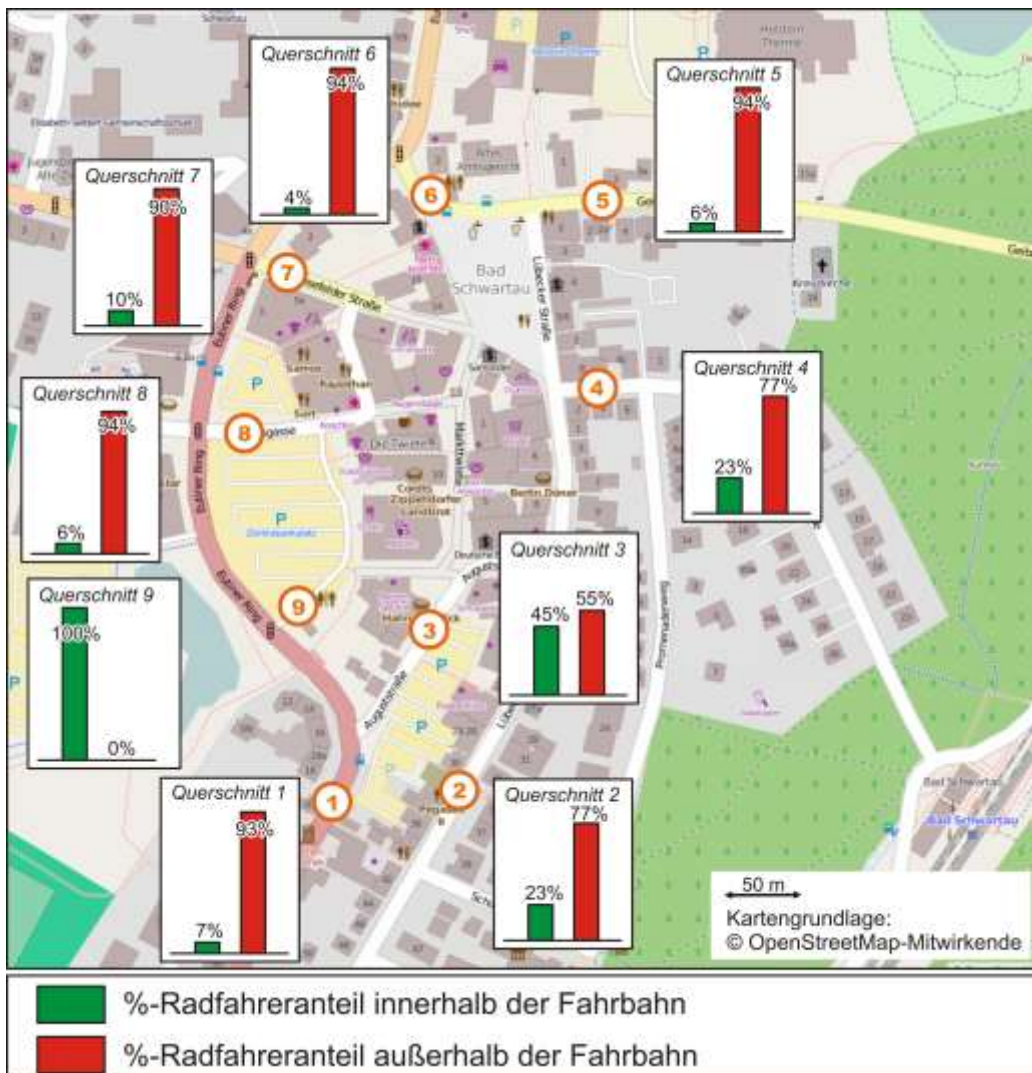


Bild 9-3: Fahrverhalten der RadfahrerInnen im inneren Stadtbereich

Aus der Zählung lässt sich eine Ganglinie der Radnutzung für das Stadtzentrum Bad Schwartaus ableiten (vgl. Bild 9-4). Das höchste Radverkehrsaufkommen ergibt sich demnach zwischen 16.20 und 16.40 Uhr, danach geht es deutlich zurück.

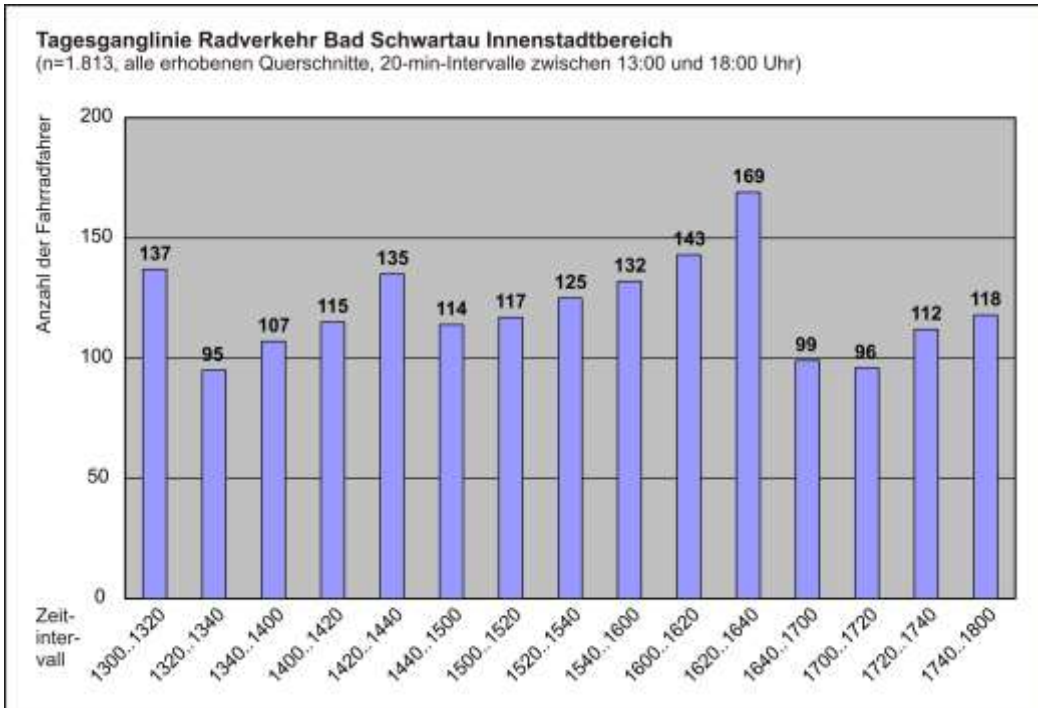


Bild 9-4: Ganglinie des Radverkehrs im inneren Stadtbereich

Eine Auswertung der personenbezogenen Merkmale der Radnutzer ergibt keine Präferenzen hinsichtlich des Geschlechts. Im Schnitt über alle Zählstellen wurden 62 % Erwachsene (inkl. Senioren) und 38% Kinder/Jugendliche auf dem Fahrrad angetroffen. Die Schwankungsbreite für dieses Merkmal an den einzelnen Erhebungsstellen liegt bei etwa 10 Prozentpunkten

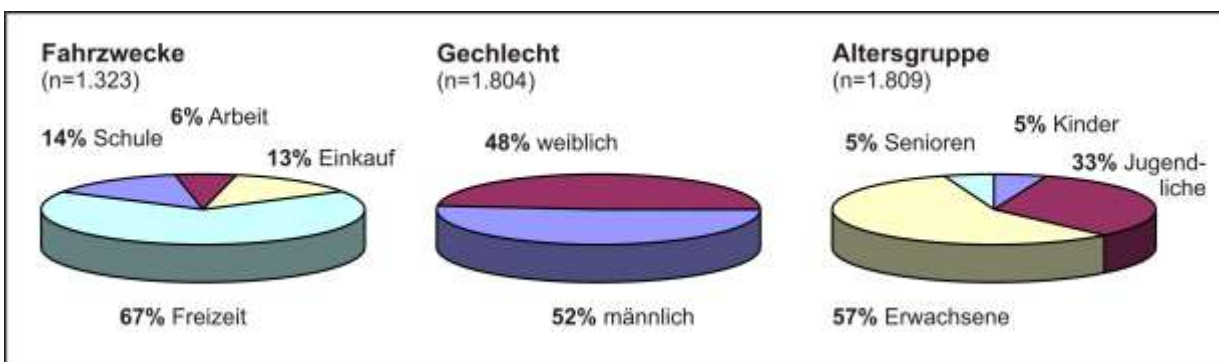


Bild 9-5: Personenmerkmale der RadfahrerInnen im inneren Stadtbereich

Das Fahrrad wird im Zentrum Bad Schwartaus am Nachmittag (13 bis 18 Uhr) überwiegend für Freizeit Zwecke genutzt. Der Ausbildungs- und Berufsverkehr und der Einkaufsverkehr kommen nur auf relativ geringe Anteile von jeweils unter 15%.

In Bezug auf das gesamtstädtische Bild ergeben sich aus den Zähl-
daten im Bezug auf das Radverkehrsaufkommen folgende **übergeordnete Radrouten:**

- Rathausgasse – Ludwig-Jahn-Str. (– Mittelstr./Mühlenstr.),
- Lübecker Str. (Nord) – Berliner Str. (– Kl.-Groth-Str.),
- Mühlenstr. – Hindenburgstr.,
- Geibelstr. – Kaltenhöfer Str..

Generell ist festzustellen, dass die Radfahrer eine umwegarme Routenführung bevorzugen, dabei aber die Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Belegung eher meiden (z.B. Eutiner Ring). Die **Bevorzugung einer direkten Führung** führt auch dazu, dass beispielsweise die eher unkomfortable Route über die Geibelstraße stärker frequentiert wird als mögliche Alternativrouten z.B. über Bahnhofsstraße. Auf einigen Routen kommt der Radverkehr auf Verkehrsanteile von um die 20% im Verhältnis zum Kfz-Aufkommen.

Querschnitt	Fahrräder pro Tag	Kfz pro Tag
Ludwig-Jahn-Straße	1.400	6.000
Rantzauallee	600	11.000
Riesebusch	700	14.000
Lübecker Straße (Mitte)	1.000	7.000
Berliner Straße	800	3.000
Stockelsdorfer Weg (West)	600	5.000
Hindenburgstraße (Nord)	1.100	8.000

Bild 9-6: Vergleich von Verkehrsbelegungen Fahrrad - Kfz

Bildverzeichnis

Bild 1-1: Einordnung des VEP als Rahmenplan	6
Bild 1-2: Ablauf und Arbeitsbausteine des VEP	8
Bild 1-3: Übersicht zu den Bausteinen des Beteiligungsverfahrens.....	9
Bild 1-4: Impressionen aus dem Bürgerforum.....	9
Bild 2-1: Übersicht zu den Verkehrsdaten und -erhebungen für den VEP.....	12
Bild 3-1: Personenmerkmale der Befragten	15
Bild 3-2: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Bad Schwartauer	15
Bild 3-3: Wegehäufigkeit und Mobilitätskennziffer.....	16
Bild 3-4: Verkehrsmittelwahl der Schwartauer.....	17
Bild 3-5: Haupteinkaufsorte der Schwartauer Bevölkerung	17
Bild 3-6: Besuchshäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung zum Stadtzentrum.....	18
Bild 3-7: Ziele und Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr	18
Bild 3-8: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	19
Bild 3-9: Bewertung verkehrlichen Maßnahmen durch die Bad Schwartauer	20
Bild 3-10: Kategorisierung der konkreten Verbesserungsvorschläge	21
Bild 4-1: Arbeitszeitregelung in den beteiligten Unternehmen.....	23
Bild 4-2: Räumliche Bezüge des Berufsverkehrs	24
Bild 4-3: Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg	25
Bild 4-4: Rahmenbedingungen der Pkw-Nutzung	26
Bild 4-5: Bewertung des Schwartauer Verkehrssystems durch Beschäftigte	28
Bild 5-1: Fahrzwecke und Fahrscheinnutzung der Buskunden.....	30
Bild 5-2: ÖPNV-Fahrzwecke und Fahrthäufigkeit der Bahnkunden.....	31
Bild 5-3: Verteilung der Busfahrgäste auf Haltestellen	33
Bild 5-4: Querschnittsbelegungen im städtischen Busnetz.....	34
Bild 5-5: Kundenprofil der Nutzer des Bahnhofs Bad Schwartau	35
Bild 5-6: Zubringerverkehrsmittel zum SPNV in Bad Schwartau	36
Bild 5-7: Hauptgründe für die Nutzung des SPNV.....	37
Bild 5-8: Verbesserungsbedarfe für den Bahnhof Bad Schwartau	38

Bild 6-1: Besuchszweck und Aufenthaltsdauer im Stadtzentrum.....	40
Bild 6-2: Verkehrsmittelwahl für Besuche des Stadtzentrums	41
Bild 6-3: Bewertung der Parkplatzsituation im Stadtzentrum durch Besucher	43
Bild 6-4: Vordringliche Verbesserungswünsche der Besucher	45
Bild 7-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Kfz-Verkehr	48
Bild 7-2: Kfz-Belegungen auf Basis der Verkehrserhebungen 2014.....	50
Bild 7-3: Strompläne für ausgewählte Knoten an der L309	52
Bild 7-4: Strompläne weiterer ausgewählter Knoten.....	53
Bild 7-5: Tagesganglinie des Kfz-Verkehrs in Bad Schwartau	54
Bild 8-1: Einteilung der Zonen für die Parkraumerhebung	56
Bild 8-2: Parkraumbewirtschaftung im Zentrum von Bad Schwartau.....	57
Bild 8-3: Auslastung der Stellplätze an Werktagen	59
Bild 8-4: Dauer der Stellplatzbelegung auf allen erfassten Parkflächen	60
Bild 8-5: Vergleich der Parkdauer auf ausgewählten Parkflächen.....	61
Bild 8-6: Zufluss und Abfluss der Fahrzeuge am Zentralparkplatz	61
Bild 8-7: Herkunftsorte der im Stadtzentrum parkenden Fahrzeuge.....	62
Bild 9-1: Übersicht der Erhebungsstellen für den Radverkehr.....	64
Bild 9-2: Radverkehrsbelegungen im Stadtzentrum	65
Bild 9-3: Fahrverhalten der RadfahrerInnen im inneren Stadtbereich.....	66
Bild 9-4: Ganglinie des Radverkehrs im inneren Stadtbereich	67
Bild 9-5: Personenmerkmale der RadfahrerInnen im inneren Stadtbereich.....	67
Bild 9-6: Vergleich von Verkehrsbelegungen Fahrrad - Kfz.....	68

Anhang: Erhebungsbögen

Fragebogen der Haushaltsbefragung

Fragebogen der Beschäftigtenbefragung

Fragebogen der Besucherbefragung

Fragebögen der Bahnkundenbefragungen

Stadt Bad Schwartau
Planungsbüro urbanus
Planungsbüro GGR

Bogen: H- **urbanus**

Verkehrsentwicklungsplan Bad Schwartau
Haushaltsbefragung zur Mobilität

Erläuterungen zum Fragebogen:

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung fließen in die Bearbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplanes ein. Mit den folgenden Fragen, möchten wir Angaben zum **Verkehrsverhalten** der Schwartauer Bevölkerung gewinnen. Außerdem haben Sie die Möglichkeit, Maßnahmen zu bewerten und **eigene Vorschläge** für die Verbesserung der Verkehrssituation einzubringen.

Wir bitten Sie, dass **die Person in Ihrem Haushalt, die als nächstes Geburtstag hat (Mindestalter 12 Jahre)**, den Fragebogen ausfüllt. Pro Haushalt darf also nur 1 Fragebogen abgegeben werden. Bei Kindern, die den Fragebogen nicht selbst ausfüllen können, dürfen die Erwachsenen gerne helfen. Dennoch bitten wir Sie, nicht von dem "Geburtstagschema" abzuweichen, damit wir auch die jungen BürgerInnen berücksichtigen können und einen möglichst repräsentativen Schnitt der Bevölkerung erhalten.

Die **Rückgabe** des ausgefüllten Fragebogens erbiten wir **bis zum 29. Juli 2014**. Folgende Rückgabemöglichkeiten stehen Ihnen zur Verfügung:

Postalisch: Büro „urbanus GbR“, An der Untertorstraße 81-83, 23552 Lübeck
Fax: 0451 7062 667, Scan des Fragebogens über **E-Mail:** info@urbanus-luebeck.de oder **Abgabe im Rathaus** (Einwurfbox am Eingang).

Da die Befragung **völlig anonym** abläuft, bitte keine Namen oder Adressen auf dem Fragebogen und Umschlag vermerken! Für Rückfragen stehen Ihnen Herr Luft vom beauftragten Büro urbanus (Tel.: 0451 7062 666) und Herr Bauamtsleiter Lindemann (Tel.: 2000 2600) gerne zur Verfügung. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.bad-schwartau.de

Die Stadt Bad Schwartau bedankt sich für Ihre Mithilfe.

Bitte beantworten Sie die nachfolgenden Fragen durch Ankreuzen, soweit nicht anders angegeben

Zunächst einige Fragen zum Verkehrsverhalten

1. Besitzen Sie einen Pkw oder ein Motorrad ? 2. Besitzen Sie ein Fahrrad ?

Ja
 Nein

3. Wie oft nutzen Sie einen Pkw / Motorrad ? 4. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad ?

Mehr als 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal im Monat
 Weniger als 1 mal im Monat
 Überhaupt nicht

urbanus GbR 40314

5. Wie oft nutzen Sie den Bus in Bad Schwartau ?

Mehr als 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal im Monat
 Weniger als 1 mal im Monat
 Überhaupt nicht

6. Wie oft fahren Sie mit der Bahn ab Bad Schwartau ?

Mehr als 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal im Monat
 Weniger als 1 mal im Monat
 Überhaupt nicht

7. Wie sind Sie über den Linienbusverkehr in Bad Schwartau informiert ?

Gut
 Mäßig
 Eher schlecht
 Ich bin gar nicht informiert

Jetzt zwei Fragen zu Ihrer Mobilität am gestrigen Tag

Bitte die unter Frage 8 angegebenen Wege / Fahrten in Frage 9 auf die Verkehrsmittel aufteilen ! Bei Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg bitte alle Verkehrsmittel angeben. Fußwege von/zu anderen Verkehrsmitteln zählen nicht.

8. Wiewiele Wege / Fahrten haben Sie gestern außerhalb der Wohnung zurückgelegt ? **9. Mit welchen Verkehrsmitteln haben Sie die Wege / Fahrten zurückgelegt ?**

Bitte die Anzahl eintragen (Hin- und Rückweg zählen als 2 Wege !)

Ausführbeispiel:	Ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/>	Ausschließlich Rollstuhl/Rollator	<input type="checkbox"/>
Anzahl der Wege/Fahrten	Fahrrad	<input type="checkbox"/>	Fahrrad	<input type="checkbox"/>
6	Pkw/Motorrad als Fahrer	<input type="checkbox"/>	Pkw/Motorrad als Fahrer	<input type="checkbox"/>
	Pkw/Motorrad als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>	Pkw/Motorrad als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
	Bus oder Bahn	<input type="checkbox"/>	Bus oder Bahn	<input type="checkbox"/>
	Sonstiges:	<input type="checkbox"/>	Sonstiges:	<input type="checkbox"/>

Auf 2 Wegen wurde sowohl der Pkw als auch die Bahn genutzt !

Jetzt folgen einige Fragen zu Verkehrszielen und zur Verkehrssituation in Bad Schwartau

10. Wo kaufen Sie am häufigsten ein ? 11. Gibt es ein Einkaufs- oder Freizeit-Ziel, das Sie besonders häufig aufsuchen ?

Kaufe gar nicht ein
 Im Wohnquartier
 Im Schwartauer Stadtzentrum
 Anderer Ort => Name: _____
 Ort / Straße: _____

Nein
 Ja => bitte angeben
 Einrichtung / Name: _____
 Ort / Straße: _____

Bitte weiter auf der Rückseite !

17. Für welche Verkehrsart müsste in Bad Schwartau mehr getan werden ? bitte nur eine Nennung !

Motorisierter Individualverkehr
 Öffentlicher Verkehr Fahrradverkehr
 Fußverkehr keine Verkehrsart

18. Haben Sie noch eigene Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrssystems in Bad Schwartau, die Sie für besonders wichtig halten ?

Zum Schluss noch einige Angaben zu Ihrer Person

19. Geschlecht

Männlich
 Weiblich

20. Altersgruppe

12 - 17 Jahre
 18 - 34 Jahre
 35 - 49 Jahre
 50 - 64 Jahre
 Älter als 64 Jahre

21. Anzahl der Personen im Haushalt

1
 2
 3
 mehr als 3

22. Anzahl der Pkw/Motorräder im Haushalt

Kein Pkw/Motorrad
 1 Pkw/Motorrad
 2 Pkw/Motorräder
 mehr als 2 Pkw/Motorräder

23. Anzahl der Fahrräder im Haushalt

Gar keins
 1 Fahrrad
 2 Fahrräder
 mehr als 2 Fahrräder

So das war´s. Vielen Dank für Ihre Unterstützung !



© Urbanus GbR 06/2014

12. Wo liegt Ihre Arbeitsstätte ?

Ich bin derzeit nicht erwerbstätig
 In Bad Schwartau
 In Lübeck
 Anderer Ort => PLZ: _____
 Keine feste Arbeitsstätte

Wenn Sie mehrere Arbeitgeber / Arbeitsstandorte haben, bitte alle Standorte ankreuzen !

13. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für Ihren Arbeitsweg ? bitte nur eine Nennung !

Ich gehe zu Fuß
 Fahrrad
 Pkw als Selbstfahrer
 Pkw als Mitfahrer (auch Fahrgemeinschaft)
 Linienbus
 Eisenbahn
 Anderes: _____

14. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten für Wege ins Stadtzentrum ?

Ich gehe zu Fuß
 mit Rollator / Rollstuhl
 Fahrrad
 Pkw als Selbstfahrer
 Pkw als Mitfahrer (auch Fahrgemeinschaft)
 Linienbus
 Anderes: _____

15. Wie oft gehen / fahren Sie ins Schwartauer Stadtzentrum ? bitte nur eine Nennung !

Mehr als 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal in der Woche
 1 - 3 mal im Monat
 Weniger als 1 mal im Monat
 Überhaupt nicht

16. Wie bewerten Sie folgende Maßnahmen für das Verkehrssystem Bad Schwartau ?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Ursächlich	Weiss ich nicht
Ausbau des Straßennetzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unterhaltung/Instandhaltung des Straßennetzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bessere Verkehrssteuerung/Ampelschaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr Parkplätze im Stadtzentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr verkehrsberuhigte Bereiche/Tempo-30-Zonen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bessere Radverbindungen/Radwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr Fahrrad-Abstellanlagen im Stadtzentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr Fahrrad-Abstellanlagen in der Fußgängerzone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bessere Fußverbindungen/Fußwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit im Fuß- und Radnetz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Höhere Fahrfrequenz im Linienbusverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kürzere Fahrzeiten im Linienbusverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr Informationen zum Verkehrssystem/-angebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bessere Kfz-Wegweisung/Parkleitsystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bessere Wegweisung für Fuß- und Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Umfrage zum Verkehrsverhalten von Beschäftigten in Bad Schwartau

Ihre Mithilfe ist wichtig !

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Beschäftigte,

zur Zeit wird in Bad Schwartau ein aktueller **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** erarbeitet. Neben der städtebaulichen Entwicklung ist die **Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit und der Verkehrssituation** in Bad Schwartau ein zentraler Baustein der künftigen Stadtentwicklung.

Um die Fragestellungen zum Verkehrssystem in Bad Schwartau weiter zu vertiefen, hat die Stadtverwaltung das Planungsbüro **urbanus** mit der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans beauftragt, der den alten Generalverkehrsplan ablösen wird. Damit eine Bewertung der aktuellen Verkehrssituation und fundierte Planungen erfolgen können, benötigen wir aktuelle Daten zum **Verkehrsverhalten der Wohn- und Arbeitsbevölkerung** in Bad Schwartau. Dazu sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, auch die Anforderungen der **Berufspendler** in das Verkehrskonzept mit einzubinden.

Wir würden uns freuen, wenn Sie die **Arbeit der Verkehrsplaner unterstützen** und an der **Befragung** teilnehmen. Dazu bitten wir Sie die nachfolgenden Fragen zu beantworten und den Fragebogen bis zum **09.07.2014 wieder abzugeben**. Da die Befragung völlig **anonym** abläuft, bitten wir Sie, keine Namen, Firmenabteilungen o.ä. auf dem Fragebogen zu vermerken.

Für Rückfragen stehen Ihnen Herr Luft vom Büro **urbanus** (Tel.: 0451 7062 666) und Herr Lindemann vom Bauamt der Stadt Bad Schwartau (Tel.: 0451 2000 2600) gerne zur Verfügung.

Wir bedanken uns im Voraus für Ihre Unterstützung
Stadt Bad Schwartau - Der Bürgermeister

Bitte beantworten Sie die nachfolgenden Fragen durch Ankreuzen, soweit nicht anders angegeben.

Zunächst benötigen wir einige Angaben zu Ihrer Beschäftigung und Ihrem Arbeitsplatz

1. Wie ist zur Zeit Ihre Arbeitszeit geregelt ?

- Feste Arbeitszeit in Vollzeit
- Feste Arbeitszeit in Teilzeit
- Schichtdienst mit festen Arbeitszeiten
- Gleitzeit mit Kernarbeitszeit
- Keine zeitliche Festlegung der Arbeitszeit
- andere Regelung: _____

© urbanus GbR 05/2014

2. Wann beginnt und endet in der Regel Ihr Arbeitstag ?

Arbeitsbeginn:	Arbeitsende:
<input type="checkbox"/> Vor 7 Uhr	<input type="checkbox"/> Vor 16 Uhr
<input type="checkbox"/> 7 bis 8 Uhr	<input type="checkbox"/> 16 bis 18 Uhr
<input type="checkbox"/> Nach 8 Uhr	<input type="checkbox"/> Nach 18 Uhr
<input type="checkbox"/> Unregelmäßig	<input type="checkbox"/> Unregelmäßig

3. Wie lange dauert Ihr Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte im Durchschnitt ?

<input type="checkbox"/> Weniger als 15 Minuten	<input type="checkbox"/> 46 bis 60 Minuten
<input type="checkbox"/> 15 bis 30 Minuten	<input type="checkbox"/> Länger als 1 Stunde
<input type="checkbox"/> 31 bis 45 Minuten	

Jetzt folgen einige wichtige Angaben zu Ihrem Verkehrsverhalten:

4. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute zur Arbeit gekommen ?

<input type="checkbox"/> (Ausschließlich) zu Fuß	
<input type="checkbox"/> Fahrrad	
<input type="checkbox"/> Pkw / Motorrad als Selbstfahrer	Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg genutzt haben, bitte alle ankreuzen !
<input type="checkbox"/> Pkw / Motorrad als Mitfahrer	
<input type="checkbox"/> Eisenbahn	
<input type="checkbox"/> Linienbus	
<input type="checkbox"/> Sonstiges Verkehrsmittel: _____	

5. Können Sie für Ihren Arbeitsweg über einen (privaten) Pkw oder ein Motorrad verfügen ?

<input type="checkbox"/> Ja, ständig
<input type="checkbox"/> Ja, aber nur zeitweise
<input type="checkbox"/> Nein, überhaupt nicht

6. Wenn Sie mit dem Pkw zur Arbeit kommen, wo parken Sie dann Ihr Fahrzeug in der Regel ?

Wenn Sie nicht mit dem Pkw kommen, bitte weiter mit Frage 7 !

<input type="checkbox"/> Firmensparkplatz
<input type="checkbox"/> Öffentlicher Straßenraum
<input type="checkbox"/> Parkhaus / Parkplatz
<input type="checkbox"/> Sonstiger Parkplatz: _____

Weiter auf der Rückseite !

10. Würden Sie sich ein **Mobilitätskonzept in Ihrem Betrieb wünschen ?**
(z.B. Jobtickets für den öffentlichen Nahverkehr, Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, Beratung zu Fahrtalternativen auf dem Arbeitsweg, Förderung des Radverkehrs, etc.)

Es gibt bei uns bereits ein Mobilitätskonzept bzw. eine Mobilitätsberatung

Ja, ein Mobilitätskonzept wäre in jedem Fall wünschenswert

Wäre zumindest überlegenswert

Nein, ein Mobilitätskonzept ist verzichtbar bzw. überflüssig

Weiß ich nicht / kann ich nicht beurteilen

Als nächstes geht es um eine Beurteilung des Schwartauer Verkehrssystems

7. Gibt es aus Ihrer Sicht besondere Qualitäten bzw. positive Aspekte im Verkehrssystem von Bad Schwartau ?

Nein Ja

Welche ?

8. Was sollte im Bad Schwartauer Verkehrssystem verbessert werden ?

	Sehr wichtig	Weniger wichtig	Unwichtig	Weiß ich nicht
Ausbau des Straßennetzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrssteuerung/Ampelschaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr Parkplätze im Stadtzentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr verkehrsberuhigte Straßen/Tempo-30-Zonen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radverbindungen/Radwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rad-Abstellmöglichkeiten im Stadtzentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rad-Abstellmöglichkeiten in Ihrem Betrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fußverbindungen/Fußwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrt Häufigkeit im Linienbusverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kürzere Fahrzeiten im Linienbusverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informationen zum Verkehrssystem/-angebot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kfz-Wegweisung/Parkleitsystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wegweisung für Fuß- und Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Eigener Vorschlag:

9. Für welche Verkehrsart müsste in Bad Schwartau mehr getan werden ?

Motorisierter Individualverkehr

Öffentlicher Verkehr

Fußverkehr

Fahrradverkehr

keine Verkehrsart

Zum Schluss benötigen wir von Ihnen noch einige persönliche Angaben:

12. Person: männlich weiblich

1 Jünger als 6 Jahre

2 6 - 17 Jahre

3 18 - 34 Jahre

4 35 - 49 Jahre

5 50 - 64 Jahre

6 Älter als 64 Jahre

13. Wohnort:

1 Bad Schwartau

2 Kreis Ostholstein > PLZ: _____

3 Lübeck > PLZ: _____

4 Anderer Ort > PLZ: _____

14. Sind Sie im Besitz eines verkehrstauglichen Fahrrades?

ja nein

15. Besitzt eine Zeikkarte* für Bahn oder/und Bus

ja nein

* Zeikkarte = Wochen-, Monats-, Jahreskarte, ProfiCard, CC-Karte

So, das war's ! Wir hoffen, Sie haben trotz der vielen Fragen bis zum Schluss durchgehalten. Für Ihre Mühe möchten wir uns noch einmal recht herzlich bedanken.

© urbanus GbR 05/2014

Verkehrsentwicklungsplan Bad Schwartau Stadt Bad Schwartau
Befragung von Innenstadt-Besuchern Erh.-Nr.:
Planungsbüro *urbanus*
Planungsbüro GGR

Datum: . , 2014 Uhrzeit: : Bogen: **P** -

1 Zu welchem ZWECK sind bzw. waren Sie in der Innenstadt ? (Mehrfachnennungen sind möglich!)

<input type="checkbox"/> 1 Ich wohne hier	<input type="checkbox"/> 6 Arztbesuch / Reha / Therapie
<input type="checkbox"/> 2 Ich arbeite hier	<input type="checkbox"/> 7 Erledigung / privater Besuch
<input type="checkbox"/> 3 Geschäftlich / dienstlich	<input type="checkbox"/> 8 Freizeit / Ausflug / Urlaub
<input type="checkbox"/> 4 Schule / Ausbildung / Studium	<input type="checkbox"/> 9 Sonstiges: _____
<input type="checkbox"/> 5 Einkauf	

2 WIE sind Sie in die Innenstadt gekommen ? (Mehrfachnennungen sind möglich!)

<input type="checkbox"/> 1 Ausschließlich zu Fuß	<input type="checkbox"/> 5 Pkw/Motorrad als Mitfahrer
<input type="checkbox"/> 2 Ausschließlich Rollator/Rollstuhl	<input type="checkbox"/> 6 Bahn (Regionalbahn)
<input type="checkbox"/> 3 Fahrrad	<input type="checkbox"/> 7 Linienbus > Linie Nr. _____
<input type="checkbox"/> 4 Pkw/Motorrad als Fahrer	<input type="checkbox"/> 8 Sonstiges: _____

3 Haben bzw. hatten Sie ein bestimmtes ZIEL in der Innenstadt ?

1 Nein

2 Ja > genaue Zielangabe (Name der Einrichtung, Straße):

4 Wie lange dauert bzw. dauerte Ihr Aufenthalt in der Innenstadt?

<input type="checkbox"/> 1 Weniger als 15 Minuten	<input type="checkbox"/> 4 bis 2 Stunden	<input type="checkbox"/> 7 Weiß noch nicht
<input type="checkbox"/> 2 bis 30 Minuten	<input type="checkbox"/> 5 bis 3 Stunden	
<input type="checkbox"/> 3 bis 1 Stunde	<input type="checkbox"/> 6 Länger als 3 Stunden	

5 Wie bewerten Sie die Parksituation im Stadtzentrum von Bad Schwartau ?

Anzahl Parkplätze	Parkdauerbegrenzung	Lage der Parkplätze
<input type="checkbox"/> 1 Ausreichend	<input type="checkbox"/> 1 Angemessen	<input type="checkbox"/> 1 Insgesamt in Ordnung
<input type="checkbox"/> 2 Zu wenig	<input type="checkbox"/> 2 Zu kurz	<input type="checkbox"/> 2 Zu weit weg von meinen Zielen
<input type="checkbox"/> 3 Eher zu viel	<input type="checkbox"/> 3 Zu lang	

6 Was müsste im Stadtzentrum besonders dringend verbessert werden ? (Ggf. Rückseite benutzen)

7 Abschließend einige Fragen zu Ihrer PERSON

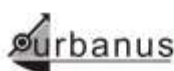
Geschlecht: 1 Männlich 2 Weiblich

Alter: 1 Jünger als 12 Jahre
 2 12 - 17 Jahre
 3 18 - 34 Jahre
 4 35 - 49 Jahre
 5 50 - 64 Jahre
 6 Älter als 64 Jahre

Wohnort: 1 Bad Schwartau
 2 Kreis Ostholstein > PLZ: _____
 3 Lübeck > PLZ: _____
 4 Anderer Ort > PLZ: _____

©urbanus GbR 06/2014

VIELEN DANK FÜR IHRE MITARBEIT!



Verkehrsentwicklungsplan Bad Schwartau

Befragung von Bahnkunden

Datum: . , 2014

Stadt Bad Schwartau
Ingenieurbüro *urbanus* GbR
Planungsbüro GGR

Erh.-Nr.:

Bogen: **BF-**

Zeitbereich

6-10 Uhr
 13-17 Uhr

1 Zu welchem Zweck sind Sie jetzt unterwegs ?
Bei Fahrt "nach Hause" ursprünglichen Fahrzweck angeben !

<input type="checkbox"/> 1 von/zur Arbeitsstätte <input type="checkbox"/> 2 geschäftlich / dienstlich <input type="checkbox"/> 3 Schule / Ausbildung / Studium <input type="checkbox"/> 4 Einkauf	<input type="checkbox"/> 5 Arztbesuch / Reha / Therapie <input type="checkbox"/> 6 Erledigung / privater Besuch <input type="checkbox"/> 7 Freizeit / Ausflug / Urlaub <input type="checkbox"/> 8 Sonstiges: _____
--	---

2 Wie häufig fahren Sie mit der Bahn von Bad Schwartau ?

<input type="checkbox"/> 1 mehr als 3 mal pro Woche <input type="checkbox"/> 2 1 - 3 mal pro Woche <input type="checkbox"/> 3 1 - 3 mal im Monat	<input type="checkbox"/> 4 weniger als 1 mal im Monat <input type="checkbox"/> 5 fahre heute zum ersten Mal <input type="checkbox"/> 6 weiß ich nicht / keine Angabe
--	--

3 Wie sind Sie jetzt zum Bahnhof gekommen ?

<input type="checkbox"/> 1 <u>ausschließlich</u> zu Fuß <input type="checkbox"/> 2 <u>ausschließlich</u> Rollator/Rollstuhl <input type="checkbox"/> 3 Fahrrad <input type="checkbox"/> 4 Linienbus > Linie Nr. _____	<input type="checkbox"/> 5 Pkw/Motorrad als Fahrer <input type="checkbox"/> 6 Pkw/Motorrad als Mitfahrer <input type="checkbox"/> 7 Sonstiges: _____
--	--

4 Wie lange dauerte ihr Weg zum Bahnhof ?
(einschließlich Fußweg)

<input type="checkbox"/> 1 weniger als 10 Minuten <input type="checkbox"/> 2 bis 15 Minuten <input type="checkbox"/> 3 bis 20 Minuten	<input type="checkbox"/> 4 bis 30 Minuten <input type="checkbox"/> 5 mehr als 30 Minuten <input type="checkbox"/> 6 weiß ich nicht / keine Angabe
---	---

5 Warum nutzen Sie heute die Bahn ?
(Nur Hauptgrund !)

<input type="checkbox"/> 1 kein anderes VM verfügbar <input type="checkbox"/> 2 Zeitgründe <input type="checkbox"/> 3 Kostengründe	<input type="checkbox"/> 4 Bequemlichkeit <input type="checkbox"/> 5 Umweltbewusstsein <input type="checkbox"/> 6 Sonstiges: _____
--	--

6 Was müsste am Bahnhof dringend verbessert werden ?
(Mehrfachnennung möglich)

<input type="checkbox"/> 1 gar nichts <input type="checkbox"/> 2 Fahrradabstellmöglichkeiten <input type="checkbox"/> 3 Pkw-Abstellmöglichkeiten <input type="checkbox"/> 4 Fußweg zum Bahnhof	<input type="checkbox"/> 5 Bus-Zubringerverkehr <input type="checkbox"/> 6 Fahrtenhäufigkeit der Bahn <input type="checkbox"/> 7 Ausstattung des Bahnhofs <input type="checkbox"/> 8 Sonstiges siehe Frage 7 !
---	---

7 Haben Sie noch eigene Verbesserungswünsche zum Bus- oder Bahnangebot ?
(ggf. Rückseite benutzen)

8 Abschließend einige Fragen zu Ihrer Person

<p>Geschlecht:</p> <input type="checkbox"/> Männlich <input type="checkbox"/> Weiblich	<p>Alter:</p> <input type="checkbox"/> Jünger als 12 Jahre <input type="checkbox"/> 12 - 17 Jahre <input type="checkbox"/> 18 - 34 Jahre <input type="checkbox"/> 35 - 49 Jahre <input type="checkbox"/> 50 - 64 Jahre <input type="checkbox"/> Älter als 64 Jahre
<p>Wohnort:</p> <input type="checkbox"/> 1 Bad Schwartau <input type="checkbox"/> 2 Kreis Ostholstein > PLZ: _____ <input type="checkbox"/> 3 Lübeck > PLZ: _____ <input type="checkbox"/> 4 Anderer Ort > PLZ: _____	