

› Bericht

Partizipative Ortsmittengestaltung für den Kooperationsraum Bredstedt – Breklum – Struckum – Vollstedt im Rahmen des Projektes „*smarna* – Smarte Nachbarschaft für die Mobilität der Zukunft“

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Einleitung | 4 |
| 2. Auswertung relevanter Unterlagen und Blick auf die Region | 6 |
| 2.1 Auswertung der Ortsentwicklungskonzepte | 6 |
| 2.2 Auswertung der Online-Umfragen | 10 |
| 2.3 Blick auf die Region | 13 |
| 3. Arbeitsprozess | 14 |
| 3.1 Lenkungsgruppe | 15 |
| 3.2 Online-Befragung | 15 |
| 3.3 Präsenzveranstaltungen | 17 |
| 3.4 Erhebung Verkehrsdaten | 18 |
| Ausgangslage | 18 |
| Methodik | 18 |
| Ergebnisse der Erhebung | 20 |
| Maßnahmenansätze | 21 |
| Zusammenfassung & Fazit | 23 |
| 3.5 Erstellung von Visualisierungen | 23 |
| 4. Handlungsempfehlungen | 24 |
| 4.1 Gemeindeübergreifende Maßnahmen/Prüfaufträge | 24 |
| I. Bundesstraße 5: Prüfung – Erhöhung Verkehrssicherheit | 24 |
| II. Einkaufsbus – Hilfen für Menschen ohne PKW | 25 |
| III. Ausbau Ladestationen und Förderung E-Mobilität | 25 |
| IV. Fahrradwege und Fahrradinfrastruktur | 25 |
| V. Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortsmitten | 27 |
| 4.2 Bredstedt | 28 |
| Gestaltung des Markts/Osterstraße | 28 |
| Bahnhofstraße | 33 |
| Bahnhof Bredstedt | 34 |
| 4.3 Breklum | 36 |
| 4.4 Struckum | 39 |
| 4.5 Vollstedt | 41 |

| | |
|--|-----------|
| 5. Maßnahmensteckbriefe | 43 |
| (Mobile) Sitzmöglichkeiten | 45 |
| (Mobile) Blumenkübel | 46 |
| Mobile Überdachung | 47 |
| Fahrradbügel | 48 |
| Sportangebote für Erwachsene und Jugendliche | 50 |
| Spieltische | 51 |
| Spielgeräte | 52 |
| Fassadengestaltung | 53 |
| Gründung eines Fördervereins | 55 |
| 6. Ausblick | 57 |

1. Einleitung

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) geförderten Bundesmodellvorhabens #mobilwandel 2035 setzt die Stadt Bredstedt gemeinsam mit den Kooperationsraumgemeinden Breklum, Struckum und Vollstedt bis zum 31.12.2024 verschiedene Arbeitspakete im Projekt „*smarna* - Smarte Nachbarschaft für die Mobilität der Zukunft“ um. Für die Bearbeitung des Arbeitspaketes „Partizipative Ortsmittengestaltung“ sind die Gutachterbüros *Institut Raum & Energie* und ARGUS Stadt und Verkehr beauftragt. Aufbauend auf bestehenden Strukturen und einem laufenden Prozess sollte gemeinsam mit Bürger:innen und Unternehmen die Vision einer nachhaltigen und integrativen Mobilität für die Gestaltung der Ortsmitten weiterentwickelt werden.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden gemeinsam Lösungen und Ansätze zur Umsetzung der Ziele entwickelt. Dafür braucht es nicht nur innovative und umsetzbare Ideen, sondern auch Akteure und Entscheidungsträger:innen vor Ort, die mutig sind, neue Wege zu gehen und ihre Region zukunftsfähig weiterzuentwickeln. In einem ersten Schritt wurden die Untersuchungsräume der vier Kommunen mit der Lenkungsgruppe (siehe auch Kapitel 3) festgelegt.

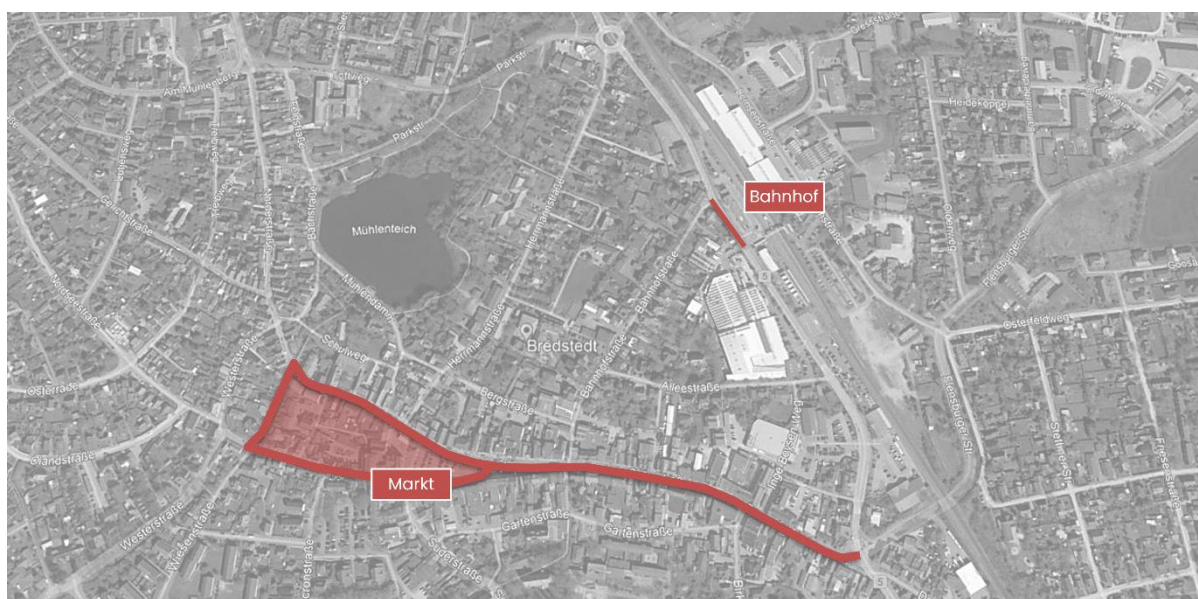


Abbildung 1: Untersuchungsraum Bredstedt. @ ARGUS Stadt und Verkehr

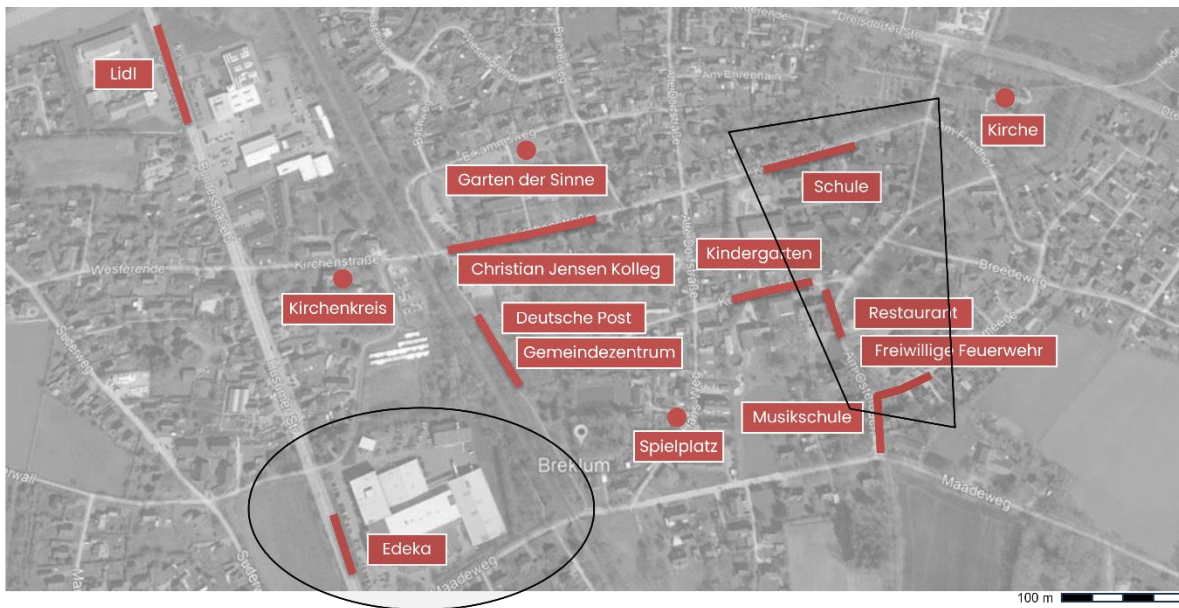


Abbildung 2: Untersuchungsraum Breklum. @ ARGUS Stadt und Verkehr

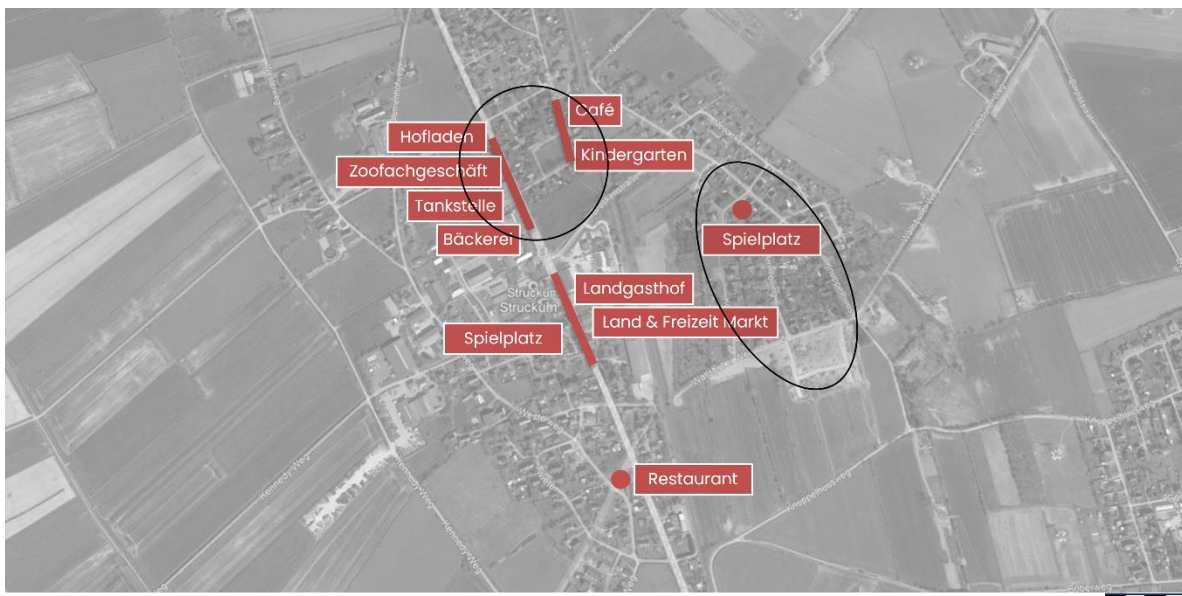


Abbildung 3: Untersuchungsraum Struckum. @ ARGUS Stadt und Verkehr

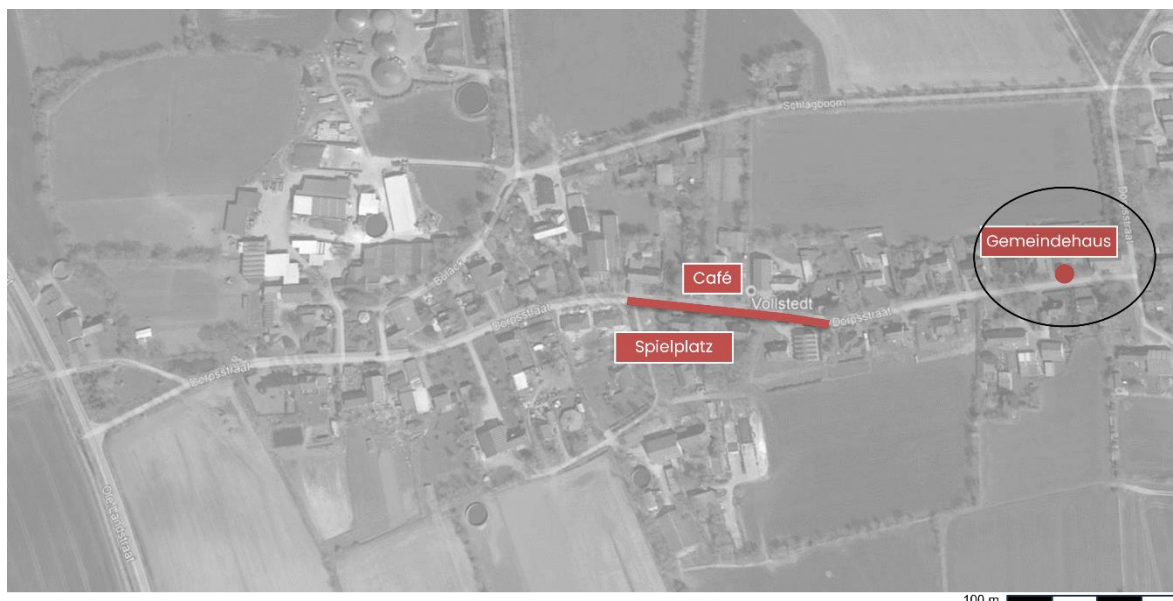


Abbildung 4: Untersuchungsraum Vollstedt. @ ARGUS Stadt und Verkehr

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und deren gutachterliche Bewertung zusammen. Er soll den Kommunen und ihrer Politik sowie der Verwaltung als Orientierung für die weitere Entwicklung dienen. Da im Vorfeld bereits einige Beteiligungsprozesse und Konzepte durchgeführt wurden, erfolgt zunächst eine Auswertung der relevanten Dokumente, gefolgt von einem Abriss des Arbeitsprozesses. Gemeindeübergreifende Handlungsempfehlungen und gemeindespezifische kurzfristige und perspektivische Empfehlungen sind formuliert. Abgerundet werden diese mit Visualisierungen ausgewählter Plätze. Viele Maßnahmen im Bereich Mobilität und Ortsmittengestaltung überschneiden sich, weshalb abschließend Maßnahmensteckbriefe überregional formuliert sind.

2. Ergebnisse relevanter Unterlagen und Blick auf die Region

Um an die vorangegangenen Beteiligungsprozesse und Konzepte anzuknüpfen, wurden die Ortsentwicklungskonzepte für Bredstedt, Breklum und Vollstedt sowie die Online-Befragungen 2020 und 2022 ausgewertet. Ein besonderer Fokus lag dabei auf Vorschlägen und Handlungsempfehlungen zur Gestaltung der Ortsmitten, Schaffung von Knotenpunkten und der Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Für Struckum gibt es bisher kein Ortsentwicklungskonzept. In den nachfolgenden beiden Unterkapiteln finden sich für dieses Konzept relevante Ergebnisse der Ortsentwicklungskonzepte und der Befragungen wieder. Im dritten Unterkapitel werden Konzepte/Strategien und Projekte der Region vorgestellt.

2.1 Auswertung der Ortsentwicklungskonzepte

Bredstedt

Die Stadt Bredstedt hat als Unterzentrum die Aufgabe, die Grundversorgung der Bevölkerung im mittleren Nordfriesland sicherzustellen. Trotz des demografischen Wandels verzeichnet die Stadt ein Bevölkerungswachstum. Wachsende Herausforderungen wie der steigende Online-Handel beeinflussen die lokale Wirtschaft und führen zu Leerständen in der Innenstadt (effplan 2021: 4 f.).

Bredstedt wird von der Bundesstraße 5 (B5) durchquert, was zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt. Zur Entlastung der Stadt ist eine Ortsumgehung geplant (Ortsumgehung Bredstedt–Hattstedt, siehe auch [Bundesverkehrswegeplan 2030 – Projekt B5-G10-SH](#)). Der öffentliche Personennahverkehr ist mit der Marschbahn und wichtigen (Schul-)Busverbindungen gut ausgebaut. Dennoch besteht weiterer Verbesserungsbedarf im Bereich der Fahrradinfrastruktur, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt (effplan 2021: 22). Auch der Ausbau der E-Mobilität ist ein Anliegen. Mit den fünf Ladestandorten (insgesamt 20 Ladepunkten) in Bredstedt wurden bereits erste Maßnahmen ergriffen.

Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wird im Ortsentwicklungskonzept als verbesserungswürdig empfunden, was u. a. auf den hohen Leerstand zurückzuführen ist. Die Stadt verfügt mit dem Mühlenteich und dem Quickhorner Wald über attraktive Naherholungsmöglichkeiten. Ziel ist es, die Innenstadt durch die Neugestaltung öffentlicher Plätze und die Verbesserung der Grün- und Erholungsflächen aufzuwerten (effplan 2021: 22 ff.).

Die folgenden Projektideen aus dem Ortsentwicklungskonzept sind für die Online-Befragung und die Gestaltungswerkstätten relevant.

- **„Treffpunkte für alle“**: Schaffung einer Begegnungsstätte für Menschen aus anderen Ländern (Geflüchtete/Asylsuchende/Immigranten) und Einheimischen (z. B. Kulturtreff inklusive Saalbetrieb und Bewirtung) (effplan 2021: 44)
- Aufstellung eines **integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes** zur nachhaltigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Innenstadtentwicklung, mit dem Ziel einen Handlungsleitfaden für den Stadtmarketing-Koordinator bereitzustellen (effplan 2021: 50)
- Regelmäßige **professionelle Reinigung, Pflege und Verschönerung des Innenstadtbereiches**: Eine professionelle und regelmäßig durchzuführende Stadtreinigung bzw. Pflege sowie die Neugestaltung einzelner Bereiche, z. B. durch mehr Grün, könnten hier Abhilfe schaffen, ebenso die Verschönerung der Verkehrskreisel durch das Anpflanzen von Blumen (einladender Einlass nach Bredstedt) (effplan 2021: 52)
- Schaffung eines **Hauses der Kultur- und Stadtgeschichte** zur Förderung der lokalen Vereine, Kulturbranche und Bildungsangebote (effplan 2021: 74)
- Verfassen eines **Ganzheitliches Verkehrs- und Mobilitätskonzept** zur Förderung und Stärkung alternativer, nachhaltiger Mobilitätsangebote in Bredstedt und Umgebung sowie der kontinuierlichen Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (effplan 2021: 79)
- Erstellung eines **Freiraumkonzeptes mit dem Schwerpunkt Naturzentrum, Mühlenteich und Park am Mühlenteich**, inklusive dem Schaffen von Sitzgelegenheiten, die Sanierung des Spielplatzes, eine insgesamt offenere Gestaltung, die Nutzung des Wassers etc. (effplan 2021: 82)
- Ausbau und Herstellen **nachhaltiger Fahrrad- und Fußgängerwege** im Zuge des Straßenbaus. Dabei spielen insbesondere Sicherheitsaspekte, wie z. B. die Schulwegsicherung, das Thema Barrierefreiheit und das Ziel, dem Klimawandel ein Stück weit entgegenzuwirken, eine zentrale Rolle sowie die Förderung eines nachhaltigen/sanften Tourismus (effplan 2021: 82)

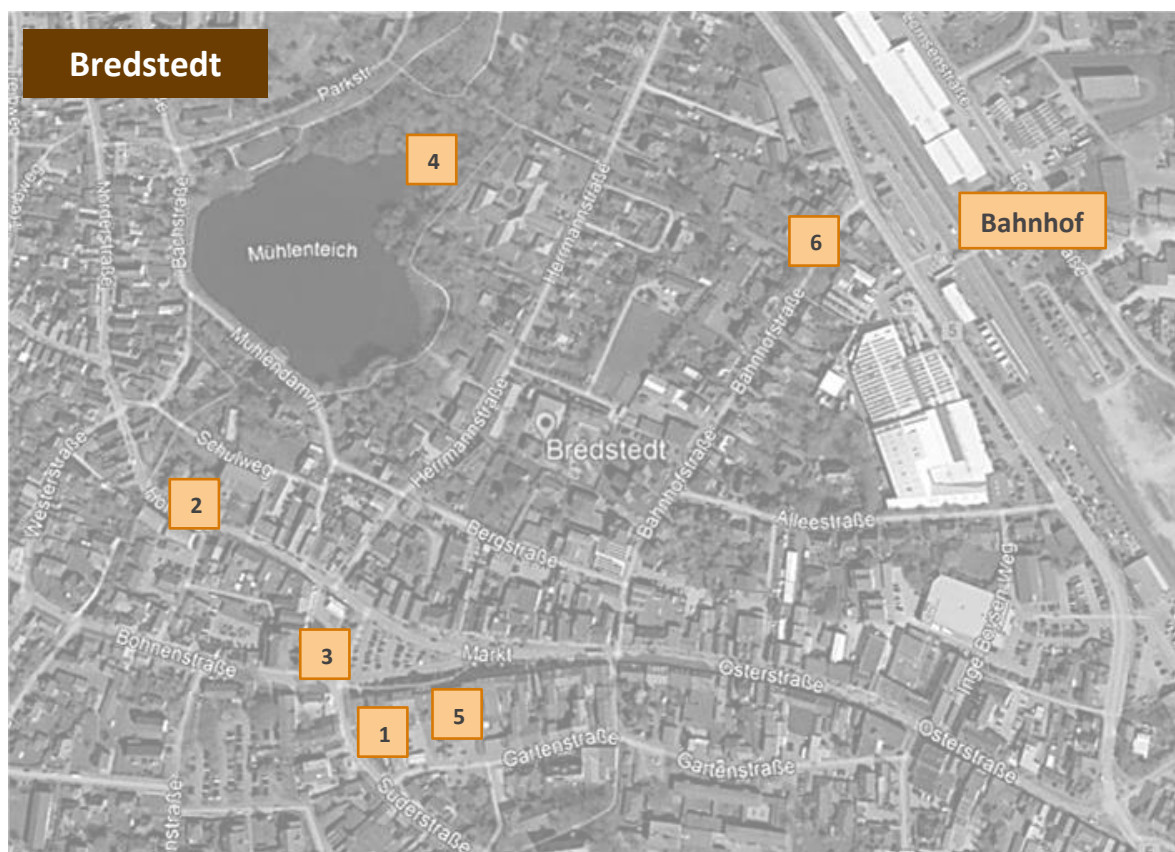


Abbildung 5: Verortung von Projekten aus dem OEK der Stadt Bredstedt. @ ARGUS Stadt und Verkehr

- | | |
|---|--|
| 1 Ehrenamtsbüro | 4 Freiraumkonzept für den Mühlenteich-Park |
| 2 Sanierung des „Gerdsen-Hauses“ und Neugestaltung der „Hohlen Gasse“ | 5 Anlaufstelle Stadtmarketing |
| 3 Anlaufstelle Tourismus-Management | 6 Naturzentrum Mittleres Nordfriesland |

Die obige Abbildung verortet Projekte und Maßnahmen aus dem Orts(kern)entwicklungskonzept der Stadt Bredstedt, die im Planungsgebiet der „Partizipative Ortsmittengestaltung“ liegen.

Breklum

Die Gestaltung der Ortsmitte und die Verkehrsanbindung spielen eine zentrale Rolle in der Ortsentwicklung von Breklum. Die Gemeinde wird von der B5 durchquert, was zu einem hohen Verkehrsaufkommen führt. Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist durch regelmäßige Busverbindungen, den On-Demand-Verkehr und dem nahe gelegenen Bahnhof Bredstedt gewährleistet. Darüber hinaus gibt es Bestrebungen, die Radwegeverbindungen zu verbessern, alternative Mobilitätsangebote zu fördern und allgemein die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Insbesondere der hohe Verkehr auf der B5 beeinträchtigt die Lebensqualität in der Ortsmitte. Die geplante Umgehungsstraße und die Förderung des Radverkehrs sind Maßnahmen, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen sollen (Grätsch et al. 2022: 49 ff.).

Die folgenden Projektideen aus dem Ortsentwicklungskonzept sind für die Online-Befragung und die Gestaltungswerkstätten relevant.

- Förderung eines **nachhaltigen Verkehrs/ÖPNV**: Attraktivierung durch beleuchtete Bushaltestelle (Grätsch et al. 2022: 92) und Schaffung alternativer Mobilitätsangebote mit dem Wettbewerb *#mobilwandel2035*
- Verbesserung der **Verkehrssicherheit**: Errichtung einer Elternhaltstelle vor der Schule, Installation einer Ampel oder eines Zebrastreifens an der Drelsdorfer Straße und Anlegen eines Fußwegs entlang des Riddorfer Rings (Grätsch et al. 2022: 94 ff.)
- **Treffpunkte schaffen**: Seniorentreff im Gemeindehaus, Verbesserung des Bikeparks und Bau eines Abenteuerspielplatzes, Ausbau des alten E-Werkes für Musikschulen und als Co-Working-Space und Umnutzung des alten Feuerwehrgerätehauses als Multifunktionshaus (Grätsch et al. 2022: 83 ff.)

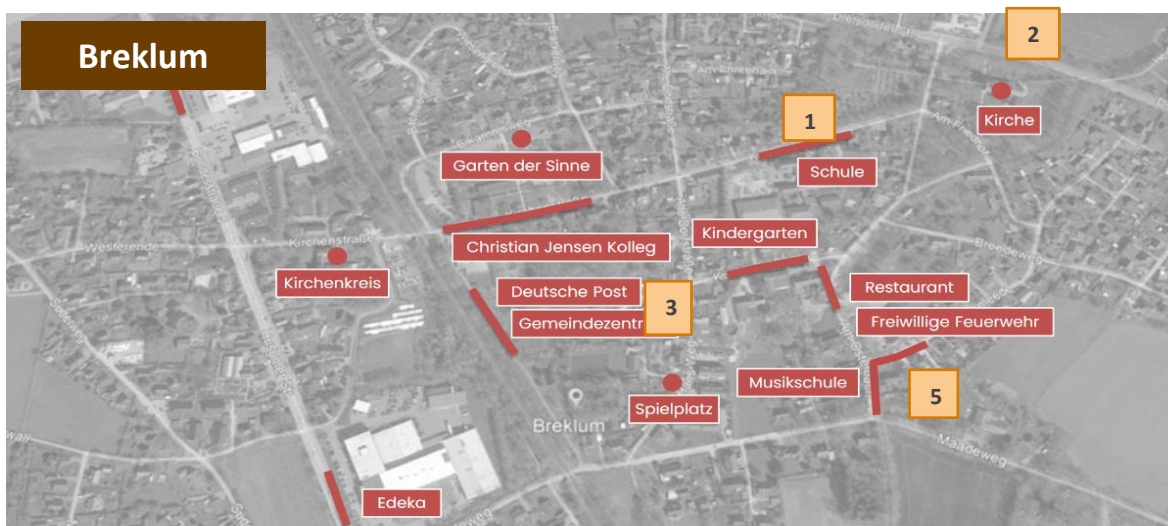


Abbildung 6: Verortung von Projekten aus dem OEK der Gemeinde Breklum. @ ARGUS Stadt und Verkehr

- | | | | | | |
|---|--|---|---|---|--|
| 1 | Errichtung einer Elternhaltstelle | 3 | Seniorentreff im Gemeindehaus | 5 | Umnutzung des alten Feuerwehrgerätehauses als Multifunktionshaus |
| 2 | Verbesserung des Bikeparks/Bau eines Abenteuerspielplatzes | 4 | Ausbau des alten E-Werkes für Musikschulen und als Co-Working-Space (außerhalb des Bildausschnitts) | | |

Die obige Abbildung verortet Projekte und Maßnahmen aus dem Ortsentwicklungskonzept der Gemeinde Breklum, die sich im Planungsgebiet der „Partizipative Ortsmittengestaltung“ liegen.

Vollstedt

Vollstedt ist eine kleine Kommune, die sich abseits der Hauptverkehrsstraßen entlang der Dorfstraße entwickelt hat. Die Anbindung an den ÖPNV wird durch einen On-Demand-Verkehr gewährleistet, der die Gemeinde mit dem Unterzentrum Bredstedt verbindet. Die Erschließung der Gemeinde erfolgt jedoch überwiegend durch den motorisierten Individualverkehr, was die Notwendigkeit einer verbesserten Radverkehrsinfrastruktur und alternativer Mobilitätsangebote verdeutlicht (GLC 2022:

11). Die Aufenthaltsqualität in Vollstedt wird durch die geringe Verkehrsbelastung in der Ortsmitte begünstigt. Ein Gemeindegarten und ein Spielplatz dienen als zentrale Orte für soziale Interaktion und Freizeitgestaltung der Dorfgemeinschaft (GLC 2022: 28).

Vollstedt steht vor der Herausforderung, seine Ortsmitte und die soziale Infrastruktur weiterzuentwickeln und gleichzeitig den ländlichen Charakter und die Lebensqualität zu erhalten. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, konzentriert sich die Gemeinde auf die Innenverdichtung und die Verbesserung der Verkehrs- und Freizeitinfrastruktur. Bereits umgesetzt wurden ein ca. 1.500 m langer Radweg entlang der Kreisstraße 46 (zwischen Sonnebüll und Vollstedt) und die Erneuerung einiger Wege im Rahmen einer Flurbereinigung.

Die folgenden Projektideen aus dem Ortsentwicklungskonzept sind für die Online-Befragung und die Gestaltungswerkstätten relevant.

- **Ausbau der E-Mobilität:** Ausbau des Sharing-Angebots und der Ladestationen sowie freiwillige Fahrer:innen für Menschen ohne Führerschein, Installation einer Mitfahrerbank (GLC 2022: 48 ff.)
- Mehr **Verkehrssicherheit:** barrierefreie Gehwege, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Radwege, Parkplätze am Gemeindehaus zur Vermeidung von parkenden Autos auf der Straße (GLC 2022: 64)
- **Treffpunkte für die Gemeinde schaffen** z. B. Tischtennisplatten, Grillhütte, Bereitstellung von Spielzeugen auf dem Spielplatz, Prüfung eines Volleyballfelds und einer BMX-Bahn und Belegung des Dörpshuus durch Veranstaltungen, Barrierefreiheit und Bildung der Arbeitsgruppe „Historisches Vollstedt“ (GLC 2022: 70)
- **Aufwertung des Ortsbildes:** Instandhaltung des Ehrenmals, Aktualisierung eines Baumkatasters, Aktionstag „Hecke schneiden“, Pflanzaktionen (GLC 2022: 71)

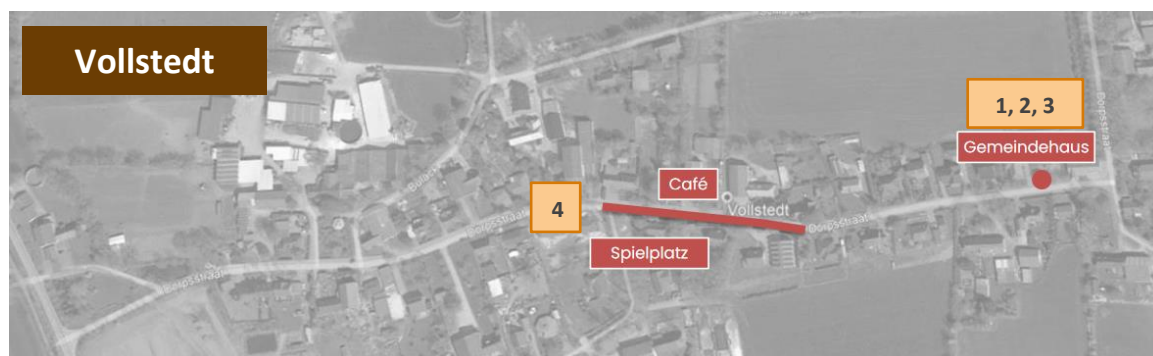


Abbildung 7: Verortung von Projekten aus dem OEK der Gemeinde Vollstedt. @ ARGUS Stadt und Verkehr

- | | | | |
|---|---|---|--|
| 1 | Ausbau der E-Mobilität/des Sharing-Angebots und der Ladestationen sowie freiwillige Fahrer:innen für Menschen ohne Führerschein | 3 | Treffpunkte für die Gemeinde schaffen Tischtennisplatten, Grillhütte, Bereitstellung von Spielzeugen auf dem Spielplatz ... |
| 2 | Mehr Verkehrssicherheit | 4 | Aufwertung des Ortsbildes |

Die obige Abbildung verortet Projekte und Maßnahmen aus dem Ortsentwicklungskonzept der Gemeinde Vollstedt, die sich im Planungsgebiet der „Partizipative Ortsmittengestaltung“ liegen.

2.2 Auswertung der Online-Umfragen

Im Kooperationsraum BBSV wurden in den Jahren 2020 und 2022 bereits Online-Befragungen durchgeführt. Die nachfolgende Auswertung fasst die Ergebnisse zusammen. Eine Zuordnung der Ergebnisse zu den einzelnen Gemeinden ist nicht möglich, da die Ergebnisse nicht nach Orten differenziert dargestellt wurden. Die Ergebnisse flossen in die Vorbereitung der Zukunftswerkstätten ein. Es wurde auch darauf geachtet, Doppelungen in der eigenen Befragung zu vermeiden.

Die Umfrage im Jahr 2020 stellte für den Kooperationsraum BBSV einen neuen Weg dar, um mit den Bürger:innen in Kontakt zu treten, zu erfahren, welche Themen wichtig sind und Anregungen aufzunehmen. Zu folgenden Themen wurde gefragt, was für die zukünftige Entwicklung wichtig ist:

- Wohnen
- Mobilität
- Gestaltung des öffentlichen Raums
- Medizinische Versorgung und Pflege
- Ehrenamt und ehrenamtliche Tätigkeit
- Seniorenfreundlichkeit
- Jugend, Schule, Bildung
- Sport, Kultur, Freizeit
- Einkaufen, Gastronomie, Handwerk, Dienstleistungen
- Tourismus

| Umfrage 2020 | |
|----------------------|---|
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none"> • Kritik: Hohe Autodichte pro Haushalt, schneller Durchfahrtsverkehr und mangelndes Sicherheitsgefühl beim Überqueren von Straßen. • Vorschläge: Car-Sharing, E-Mobilität mit Ladestationen, autofreie Innenstadt, subventionierte Taxis, Mitfahrbörse, Einbahnstraßenregelung (Bredstedt) und Verbesserung des Radwegenetzes. • Wünsche: Günstiger und besser getakteter ÖPNV, sicherere und besser beleuchtete Radwege sowie verbesserte Busverbindungen. • Uneindeutig: Parkplätze – von einigen wird die daraus resultierende mangelnde Attraktivität des Marktplatzes beklagt, andere wünschen sich mehr. |
| Nahversorgung | <ul style="list-style-type: none"> • Nahversorgung: Wunsch nach lokalen Händlern über Online-Käufe, Wiederbesetzung leerstehender Geschäfte, Förderung regionaler Produkte und mehr Gastronomieangebote. • Medizinische Versorgung: Als unzureichend empfunden, Vorschläge für Ausbau von nichtärztlicher Praxisassistenz und Telemedizin sowie bessere Parkmöglichkeiten bei medizinischen Einrichtungen. |
| Wohnen | <ul style="list-style-type: none"> • Wünsche: Mehrgenerationenhäuser und verbundene Mobilitätsdienste. |

| Umfrage 2020 | |
|----------------------------|--|
| Aufenthaltsqualität | <ul style="list-style-type: none"> • Treffpunkte: Grillplätze, attraktiveren Spielplätzen, Aufwertung von Jugendzentren und gemütlichen Cafés. • Anregungen zu den Grünflächen: Patenschaften, Gemeinschaftsgärten, gepflegte Rad- und Wanderwege und Müllentsorgung. • Innenstadt Bredstedt: Viele Leerstände, Bedarf an WLAN, weniger Parkplätze und mehr (Außen)Gastronomie. |

Der „Smarte Marktplatz Bredstedt“ stand im Mittelpunkt des neunseitigen digitalen Fragebogens im Jahr 2022. Abgefragt wurden Informationen zum Haushalt (Personenzahl, Ausstattung mit PKW und Fahrrädern) sowie das Wissen/Verständnis zu alternativen Mobilitätskonzepten. Viele Fragen bezogen sich auch auf das alltägliche Fahrverhalten (Kfz und Fahrrad). Die Befragung wurde auch genutzt, um erste Einschätzungen zu smarna-Projektbausteinen wie dem Energiehub am Bahnhof Bredstedt, dem regionalen Flottenmanagement und der partizipativen Ortsmittengestaltung zu erhalten. An der Umfrage haben 523 Personen teilgenommen.

| Umfrage 2022 | |
|---|--|
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Fahrzeuge: Mehrheit (über die Hälfte) der Haushalte besitzt zwei oder mehr Fahrzeuge, darunter eBikes und eFahrzeuge, aber allgemein geringe Nutzung von ÖPNV und Fahrrädern. • Entwicklung des Bahnhofs: Starke Befürwortung für dessen Entwicklung zu einem Energie- und Mobilitätszentrum mit Verbesserungsvorschlägen rund um den Bahnhof. • 22 % legen viel Wert auf Fortbewegung mit dem eigenen Fahrzeug. • Ein Drittel benutzt ihr Fahrzeug an einem normalen Tag für kürzere Strecken von 5-25 km, 27 % fahren 25-50 km, 20 % fahren 50- 100 km und 4 % fahren sogar mehr als 200 km. • Viele fahren auch mit dem Fahrrad an einem normalen Tag gar nicht (64 %), aber fast ein Viertel (24 %) fährt 1-5 km und 11 % der Befragten fahren 5-20 km. |
| smarna | <ul style="list-style-type: none"> • Überwiegend positive Haltung zu Projekten zur Ortsmitten-Gestaltung und "WE:CONNECT", gemischte Meinungen zu regionalem Flottenmanagement und Lieferlogistik mit Drohnen. • Generell geringe Kenntnis über moderne Mobilitätskonzepte wie Shared Mobility und Ridepooling, obwohl eine signifikante Anzahl von Befragten davon gehört hat. |
| Demographie und Informationsverteilung | <ul style="list-style-type: none"> • Die meisten Haushalte sind Zwei-Personen-Haushalte mit einer hohen Beteiligung von Menschen im Alter von 35 bis 44 Jahren an der Umfrage. • Die Befragten informieren sich vor allem durch das Internet, Facebook und Zeitung über das Leben in der Region. Auch das Radio und Instagram spielen eine größere Rolle. Von diesen Medien (außer Instagram) wünschen sich allerdings auch viele mehr Informationen. |

2.3 Blick auf die Region

Die Mobilitätswende spielt auch auf regionaler Ebene eine zunehmend stärkere Rolle, sowohl für die Bürger:innen als auch für die Kommunalpolitik. Nachfolgend wird ein Ausschnitt über relevante Aktivitäten in der Region gegeben.

In der Integrierten Entwicklungsstrategie für die **AktivRegion Nordfriesland Nord** ist grüne Mobilität als ein Kernthema enthalten. Carsharing wird durch sogenannte „Dörpsmobile“ gefördert. Die Politik in Schleswig-Holstein setzt neben privater Elektromobilität auch auf die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen. So sind bereits vereinzelt und sollen in Zukunft weitere Müllfahrzeuge oder Rettungswagen elektrisch betrieben werden. Außerdem soll für die Landesregierung und Landesbehörden ein Dienstfahrradleasing eingeführt werden.

Da die Region um Bredstedt direkt an der Nordsee liegt, ist die Einbindung von Tourismus in entsprechende Mobilitätskonzepte sinnvoll. Beispielsweise wird nachhaltige Mobilität in schleswig-holsteinischen Urlaubsregionen gezielt gefördert (<https://tinyurl.com/mub86c8p>).

So sollen attraktive Angebote des ÖPNV sowie Fahrrad- oder Carsharing Gäste dazu animieren auf Verkehrsmittel abseits des eigenen Pkw umzusteigen. Dies bietet sich insbesondere deshalb für die Tourismusbranche an, weil Menschen im Urlaub meist offener für das Erproben von neuen Lösungen sind, als ihr alltäglich bekanntes Mobilitätsverhalten verändern zu müssen. Ziel ist es, den touristischen Autoverkehr möglichst stark zu reduzieren. Neben dem Schaffen von attraktiven Alternativen im Kfz-Verkehr gehen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsstruktur mit der Umgestaltung einher.

Im Rahmen der Radstrategie Schleswig-Holstein (<https://tinyurl.com/sbj5fxe>) werden zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln Mobilitätsstationen an ÖPNV-Knotenpunkten eingerichtet und mit Carsharing Angeboten verknüpft. Die Maßnahmen im Bereich Mobilität werden durch ein landesweites Verkehrssicherheitskonzept gerahmt (siehe dazu Radstrategie SH, S. 45).

Das Radverkehrskonzept des Kreises Nordfriesland hat einen baulastträgerübergreifenden Ansatz und zeigt damit Handlungsbedarfe für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sowohl an Kreisstraßen, Landes- und Bundesstraßen als auch Gemeindestraßen auf. Ebenso wurde die Begleitinfrastruktur wie Rastplätze und Abstellanlagen erfasst und bewertet. Der Fokus der Bearbeitung lag dabei auf dem Alltagsverkehr. Die touristischen Rundtouren und Themenrouten wurden im Bestand ebenfalls untersucht, übernommen bzw. Empfehlungen ausgesprochen (vgl. <https://www.nordfriesland.de/radverkehr>). Neben der Erstellung des Radverkehrskonzeptes hat der Kreis Nordfriesland Ende 2022 bereits die Weichen für die zügige Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen gestellt und eine Förderrichtlinie zur finanziellen Förderung der Radverkehrsinfrastruktur beschlossen, die seit 01.01.2023 in Kraft ist. Von 2023 bis 2027 stehen jährlich 1 bis 1,2 Millionen Euro im Kreishaushalt zur Verfügung und ergänzen damit Landes- und Bundesprogramme.

Darüber hinaus sollen betriebliche Mobilitätskonzepte durch die Kommunen unterstützt und vorangetrieben werden (siehe dazu Radstrategie SH, S. 29). Angedacht ist insbesondere die Ausweitung von Fördermöglichkeiten für eine Fahrradinfrastruktur. Beispielsweise soll das Fahrradparken ausgebaut und aufgewertet werden. Auch Radtourist:innen sollen in Form von ausgebauten Radfernwegen in die Planung integriert werden. Als positive Praxisbeispiele können hier das Fahrradverleihsystem „Sprottenflotte“ der **KielRegion** oder die Bike-and-Ride-Offensive für

Bahnstationen (**NAH.SH**) angeführt werden. Darüber hinaus können Mobilitätstage, Schulungen sowie Fort- und Weiterbildungen die Förderung des Radverkehrs ermöglichen.

Die **Smarte Grenzregion zwischen den Meeren** ist mit den Kreisen Nordfriesland und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg seit 2022 eine Modellregion im Bundesprojekt **Modellprojekte Smart Cities (MPSC)** (<https://smarte-grenzregion.de/>). In dem Projekt werden innovative digitale Lösungen für eine nachhaltige Stadt und Regionalentwicklung erprobt, um den Alltag der Menschen konkret zu erleichtern. Angestrebt wird dabei eine nachhaltige und stetig lernende Wissensregion, die lebenswerten Tourismus ermöglicht. Um diese Ziele zu verwirklichen, werden vielfältige Maßnahmen entwickelt. Im Rahmen der Maßnahme „Digitale Befähigung“ werden Begegnungsräume kreiert, die einen Ort für Austausch, Weiterbildung und Vernetzung schaffen sollen. Ziel der Maßnahme „Smarte Straßenmöbel“ ist es, Bänke, Mülleimer oder Laternenpfähle mit Displays oder Kameras auszustatten und sie dadurch zu befähigen, Umweltdaten wie Luftqualität, Lärmpegel oder Temperatur zu generieren, präsentieren und für bestimmte Themen zu sensibilisieren.

Weitere Projekte der smarten Grenzregion zwischen den Meeren sind ein digitales Mobilitätsportal sowie inklusive und adaptive Mobilitätsstationen. Dabei werden ÖPNV-Haltestellen nach einem Baukastenprinzip aufgewertet. Je nach Ausbaustufe (von „basic“ bis „de luxe“) können dabei beispielsweise folgende Elemente zum Einsatz kommen:

- Beleuchtung; WLAN
- Fahrgastinformation; Digitale Elemente
- Fahrradparken (verschießbar, E-Lademöglichkeit)
- On-Demand-Verkehr
- Car-Sharing; Bike-Sharing
- Attraktive Zuwegungen; Taktile Elemente
- Fahrgastunterstand
- PV-Module

Darüber hinaus wird derzeit das Mobilitätskonzept des Kreises Nordfriesland erarbeitet, welches sich u. a. auf „Umstiegspunkte“ fokussiert, die intermodale Mobilität fördern sollen. Die Aufwertung von Mobilitätsinfrastruktur und der Schwerpunkt auf Haltestellen rücken künftig in den Vordergrund.

3. Arbeitsprozess

Der Arbeitsprozess setzt sich aus zwei zentralen Komponenten zusammen: Den fachlichen Bearbeitungen durch das Gutachterteam (u. a. Erhebung Verkehrsdaten und Erstellung von Visualisierungen) und einem begleitenden Beteiligungsprozess (Lenkungsgruppe, Online-Befragung und Präsenzveranstaltungen). Diese beiden Elemente sind eng miteinander verknüpft und bauen aufeinander auf. Die Ergebnisse der fachlichen Analysen werden in den Beteiligungsprozess eingebracht und Rückmeldungen und Anregungen der Beteiligten fließen wiederum in den Arbeitsprozess zurück. Die Rückmeldungen werden dann wiederum in die weiteren Bearbeitungsschritte des Gutachterteams integriert, um ein umfassendes und tragfähiges Ergebnis zu erzielen, das sowohl die fachliche Expertise als auch die Perspektiven der Beteiligten berücksichtigt.

3.1 Lenkungsgruppe

Die Entwicklung des Arbeitsprozesses erfolgte in einem kontinuierlichen Austausch mit dem Stadtmarketing Bredstedt, den Bürgermeister:innen des BBSV-Kooperationsraumes sowie der Projektkoordination, die den Prozess auch im Rahmen einer „Lenkungsgruppe“ begleiteten. Hier wurden thematische Richtungen, Zwischenergebnisse, organisatorische Fragen und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Ausgewählt nahmen auch Vertreter:innen des Amtes Mittleres Nordfriesland und des Amtes Viöl an den Sitzungen teil.

Termine der Lenkungsgruppensitzungen 2024

| | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 19.04. | 24.05. | 18.07. | 27.06. | 15.08. | 05.09. | 19.09. | 17.10. | 14.11. |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

3.2 Online-Befragung

Ausgangslage

Es wurde eine Online-Umfrage durchgeführt, um die Bedürfnisse und Potenziale in den Bereichen Mobilität und Aufenthaltsqualität in den Ortsmitten des Kooperationsraums Bredstedt - Breklum - Struckum - Vollstedt (BBSV) zu ermitteln. Ziel war es, Informationen zu sammeln, die zur Verkehrsreduzierung und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität beitragen können.

Methodik

Die Befragung erfolgte von Anfang Juni bis Mitte Juli 2024 online und umfasste Fragen zu verschiedenen Themen, darunter die Erreichbarkeit und Attraktivität der Ortsmitten sowie spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die Teilnehmenden konnten Angaben zu mehreren Plätzen machen.

Ergebnisse der Umfrage

Insgesamt sind 169 Rückmeldungen eingegangen und ausgewertet worden. Die wesentlichen Ergebnisse sind zunächst allgemein und anschließend für die ausgewählten Plätze zusammengefasst:

- Zum Thema **Erreichbarkeit** gaben 96 % der Befragten an, dass eine bessere Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Attraktivität des Ortes erhöhen würde. 60 % wünschen sich mehr barrierefreie Zugänge und Mobilitätsalternativen wie Bike-Sharing.
- Bei der **Häufigkeit des Besuches** meinten 33 % der Teilnehmenden, dass sie den Ort häufiger aufsuchen, wenn es mehr interessante Geschäfte zum Bummeln gäbe. Außengastronomie und Veranstaltungen wurden ebenfalls als wichtige Faktoren genannt (32 % bzw. 14 %).
- Bei 79 % der Befragten würde sich die **Verweildauer** erhöhen, wenn es mehr Grünflächen und Sitzmöglichkeiten gäbe. Sicherheit und Sauberkeit wurden ebenfalls als wichtige Aspekte genannt (44 % bzw. 78 %).
- 36 % der Teilnehmenden befürworteten **Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität**, auch wenn dadurch Nachteile für andere Verkehrsteilnehmenden entstehen könnten. Nur 11

% der Befragten lehnen Maßnahmen ab, die Nachteile für den Autoverkehr mit sich bringen könnten.

- Zur **Verkehrsreduzierungen** antworteten 48 % der Befragten, dass sie häufiger auf den PKW verzichten würden, wenn die Bedingungen zum Radfahren verbessert werden würden und 21 % würden bei einer besseren Busanbindung häufiger auf den PKW verzichten.
- 27 % der Teilnehmenden bewerten den **aktuellen Verkehrsfluss** als sehr hoch und sehen deutliches Reduktionspotenzial. Wohingegen 20 % das Verkehrsaufkommen für normal halten und keinen Änderungsbedarf sehen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vor allem durch die Schaffung von mehr Verweilmöglichkeiten und Grünflächen erreicht werden sollte und eine Verkehrsreduzierung insbesondere durch die Förderung des Radverkehrs unterstützt werden kann. Bei den abgefragten Orten kann folgendes festgehalten werden:

- In **Bredstedt Markt/Osterstraße** soll die Gestaltung des Rad- und Fußverkehrs verbessert werden. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wünschen sich die Befragten mehr gastronomische Angebote, Verweilmöglichkeiten (feste und mobile Sitzmöbel), Begrünung und Sauberkeit. Der Parkraum und die Verkehrsführung wurden kontrovers diskutiert. Es gab Meinungen sowohl für als auch gegen die Reduzierung von Parkmöglichkeiten und die Einführung einer Einbahnstraßenregelung. Angeregt wird, den Platz am Schweinebrunnen aufzuwerten.
- Am **Bahnhof bzw. in der Bahnhofstraße in Bredstedt** sollte vor allem der Fußverkehr, , sowie den Radverkehr und alternative Mobilitätsangebote besser, insbesondere barrierefrei, gestaltet werden. Zudem wird sich ein attraktiverer Ort mit sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gewünscht.
- Eine bessere Gestaltung des Rad- und Fußverkehrs sei in **Breklum Schule/Kita** notwendig. Zudem werden Sport- und Spielgeräte sowie mehr Grünflächen und weniger Kfz-Verkehr gewünscht.
- Für den **Festplatz in Breklum** gab es zu wenige Rückmeldungen (2), sodass hier keine aussagekräftigen Empfehlungen ausgesprochen werden können.
- Bei der **Bundesstraße/Edeka in Bredstedt** soll der Fuß- und Radverkehr besser gestaltet werden und gastronomische Angebote, Verweilmöglichkeiten und eine Reduzierung des Verkehrs die Attraktivität steigern.
- Die Verkehrsführung an der **Bundesstraße in Struckum** könnte besser gestaltet werden. Es gibt Wünsche nach mehr Geschäften, Begrünung und einer allgemeinen Attraktivitätssteigerung. Eine Verkehrsreduzierung könnte durch die Bildung von Fahrgemeinschaften befördert werden.
- In dem **Neubaugebiet in Struckum** sollte die Gestaltung des Fuß- und Radverkehrs verbessert, auch barrierefrei, werden. Das Umfeld soll durch mehr Begrünung, weniger Verkehr und ein höheres Sicherheitsgefühl attraktiver werden.
- Der Autoverkehr soll in **Vollstedt** besser gestaltet werden. Zudem werden mehr Veranstaltungen gewünscht und Verkehrsreduzierung könnte durch Rufbusse oder Lieferservices für Einkäufe befördert werden.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Die Umfrage zeigt ein starkes Bedürfnis nach Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit in den Ortsmitten. Insbesondere die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Schaffung von mehr Grünflächen und Sitzmöglichkeiten werden als wichtige Maßnahmen gesehen. Um die Verkehrsbelastung zu reduzieren, sind bessere Bedingungen für den Radverkehr und eine häufigere Taktung der Busse notwendig.

Zukünftige Maßnahmen sollten daher folgende Schwerpunkte haben:

- Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch mehr Grünflächen, Sitzgelegenheiten und Sauberkeit,
- Förderung von Mobilitätsalternativen wie Bike-Sharing und Car-Sharing
- und sensible Umsetzung von Maßnahmen, die den Autoverkehr und Parkraum betreffen, um Akzeptanz in der Bevölkerung zu gewährleisten.

Diese Maßnahmen sollen die Ortsmitten nicht nur attraktiver und lebenswerter machen, sondern auch einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten.

3.3 Präsenzveranstaltungen

Die Gestaltungswerkstätten zielten darauf ab, das Wissen, die Bedürfnisse und Ideen der Bevölkerung und relevanter Interessengruppen aktiv in die Gestaltung der Ortskerne einzubeziehen. Dabei wurden Bedarfe und Potenziale ermittelt und erste Ergebnisse sowie die Online-Befragung verifiziert und weiterentwickelt, um zu belastbaren und praxisnahen Empfehlungen und umsetzbaren Maßnahmen zu gelangen.

In den Workshops wurde ein breiter Methodenmix eingesetzt, der die Themen Ortsgestaltung, Verkehr und Mobilität für eine zukunftsfähige, lebenswerte Entwicklung in den Gemeinden integriert (z. B. begehbare Pläne, Ortsbildgestaltung, Visualisierungen). Inputs vom *Institut Raum & Energie* und ARGUS Stadt und Verkehr ergänzen die Diskussionen in Kleingruppen, die von Moderatorinnen begleitet werden, um eine aktivierende Beteiligung der Teilnehmenden zu gewährleisten. In Vollstedt wurde aufgrund der Gemeindegröße und der Beteiligung beim Ortsentwicklungskonzept lediglich eine Gestaltungswerkstatt durchgeführt, ansonsten gab es jeweils zwei Durchgänge.

| 1. Gestaltungswerkstätten | | | |
|---------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 14.06.2024 Breklum | 14.06.2024 Struckum | 15.06.2024 Bredstedt | 15.06.2024 Vollstedt |
| 2. Gestaltungswerkstätten | | | |
| 10.10.2024 Breklum | 16.10.2024 Bredstedt | 17.10.2024 Struckum | |

Ergebnisse der Gestaltungswerkstätten finden sich in den Dokumentationen und sind in die Handlungsempfehlungen und Steckbriefe eingeflossen.

3.4 Erhebung Verkehrsdaten

Ausgangslage

Im Rahmen der Ortsmittengestaltung von Bredstedt wurde im Zeitraum von Donnerstag, den 23. Mai 2024, bis Sonnabend, den 25. Mai 2024, eine Parkraumerhebung durchgeführt. Die Erhebung fand außerhalb der schleswig-holsteinischen Schulferien, allerdings in der Woche nach Pfingsten statt.

Das Erhebungsgebiet liegt im Zentrum von Bredstedt und umfasst ungefähr 298 Kfz-Stellplätze. Eine Übersicht der Erhebungsabschnitte ist in Anhang I beigefügt. Am Freitag sinkt die Anzahl an Stellplätzen bis 14 Uhr auf 258, da aufgrund des Bredstedter Wochenmarktes (8:00-12:30 Uhr) 40 Stellplätze auf dem Marktplatz entfallen. Im gesamten Erhebungsgebiet werden keine Parkgebühren erhoben. In weiten Teilen (Erhebungsabschnitte 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 14 und 15) ist das Parken auf zwei Stunden mit Parkscheibe begrenzt. Eine wichtige Ausnahme hiervon bilden die knapp 100 Parkstände auf und um den Preisler-Platz, die nicht bewirtschaftet werden.

Methodik

Erhoben wurden 17 der in Abbildung 9 dargestellten 18 Erhebungsabschnitte. Abschnitt 1 wurde nicht erhoben, da dies durch den ansässigen Supermarkt Markant untersagt wurde. An der südlichen Kante des Marktplatzes befindet sich ein Teil der Parkstände auf Privatgrund (siehe nachfolgende Abbildungen). In der Praxis werden die dortigen Parkstände aber wie die übrigen Parkstände auf öffentlichem Grund genutzt und bewirtschaftet.

Am Donnerstag, Freitag und Sonnabend (23.-25. Mai 2024) wurde zu jeder Stunde von 10:00 bis 18:00 Uhr die Anzahl der parkenden Fahrzeuge differenziert nach folgenden Kategorien erhoben:

- private PKW
- private Pkw mit Überlänge (z. B. Sprinter ohne Aufdruck, Camper)
- Pkw mit gewerblichem Aufdruck (Pflegetdienst etc.)
- Pkw mit Überlänge und gewerblichem Aufdruck (Handwerker)
- Pkw auf Schwerbehindertenparkstand
- Taxis
- Paket- und Lieferverkehr
- Sonderfahrzeuge (z. B. Bagger, Polizei, Traktor, Anhänger)
- Krafträder (Roller, Motorrad, Moped)

Zudem wurde notiert, ob beim Parken ein Regelverstoß vorliegt (z. B. Falschparken am Fahrbahnrand oder auf dem Gehweg), wobei die Parkscheibennutzung nicht geprüft wurde. Bei den Pkw auf Schwerbehindertenparkständen wurden Fahrzeuge ohne Schwerbehindertenparkausweis als Falschparkende gewertet. Ein hoher Anteil an Falschparkenden kann ein Indikator dafür sein, dass an diesem Ort ein Stellplatzbedarf nicht erfüllt wird.



Abbildung 8: Grundstücksgrenzen Bredstedt Markt. Private Vorflächen im Bereich Hausnr. 7-17. @ ARGUS Stadt und Verkehr

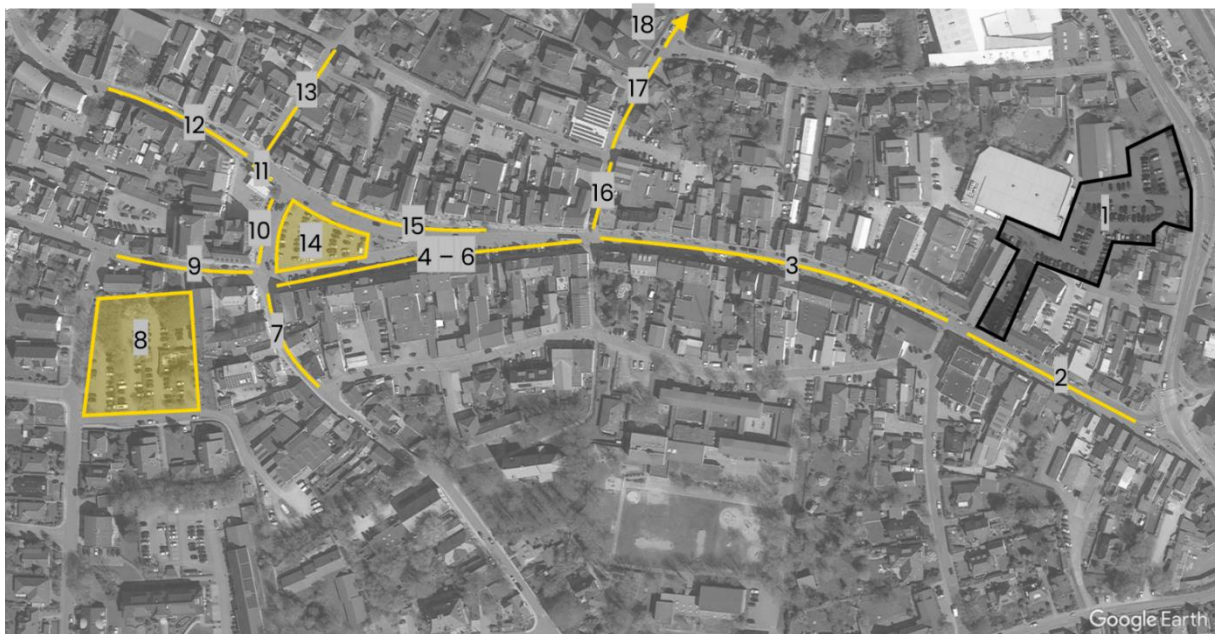


Abbildung 9: Erhebungsabschnitte der Parkraumerhebung in Bredstedt. @ ARGUS Stadt und Verkehr

Ergebnisse der Erhebung

Donnerstag, 23.05.2024

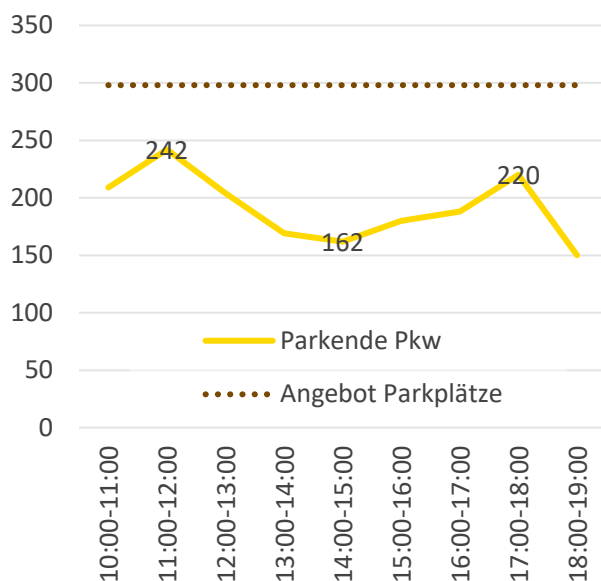


Abbildung 10: Angebot und Auslastung Donnerstag, 23.05.2024. @ ARGUS Stadt und Verkehr

Am Donnerstag ist eine hohe Stellplatzauslastung von bis zu 242 von 298 Stellplätzen (entspricht einer Auslastung von 81 %) zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr und ab spätem Nachmittag (16:00 bis 18:00 Uhr) eine Auslastung von 220 bis 298 Stellplätzen (74 %) festgestellt worden. Zwischen diesen Spitzen ist die Auslastung dagegen geringer, liegt aber bei mindestens 54 % (siehe Abbildung 10).

Freitag, 24.05.2024

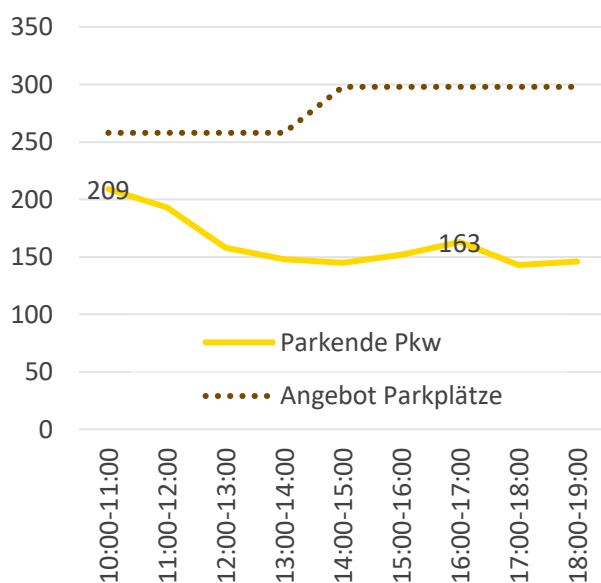


Abbildung 11: Angebot und Auslastung Freitag, 24.05.2024. @ ARGUS Stadt und Verkehr

Das Stellplatzangebot ist freitags bis 14:00 Uhr aufgrund des Bredstedter Wochenmarktes um 40 Stellplätze geringer als zu den übrigen Zeiten. Am Freitagvormittag zwischen 10:00 und 14:00 Uhr

sind maximal 209 Fahrzeuge gezählt worden. Dies entspricht einer Auslastung von 81 %. Den restlichen Tag bleibt die Auslastung recht stabil auf einem mittleren Niveau. Im Maximum sind 163 von 298 Stellplätzen belegt (entspricht 55 % Auslastung).

Sonnabend, 25.05.2024

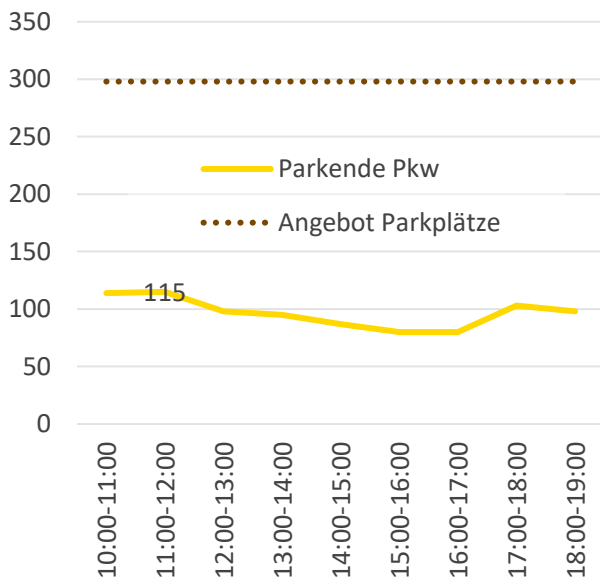


Abbildung 12: Angebot und Auslastung Sonnabend, 25.05.2024. @ ARGUS Stadt und Verkehr

Am Sonnabend war die Auslastung der Parkplätze deutlich geringer als an den Vortagen. Der Wert liegt den gesamten Tag bei einer Auslastung von ca. 100 Stellplätzen und bei einer maximalen Auslastung von 115 Stellplätzen am Vormittag (entspricht einer Auslastung von 36 %).

Falschparken

Falschparken (auf dem Gehweg oder am Fahrbahnrand) konnte während der Erhebung nur in sehr geringem Maße festgestellt werden (siehe Anhang II), weshalb Falschparken in der weiteren Auswertung nicht gesondert dargestellt wird.

Stellplatznachfrage am Bahnhof

Am Sonnabend wurde gegen 10.00 Uhr morgens einmal die Belegungen der Parkplätze am Bahnhof gezählt. Von den insgesamt etwa 177 Stellplätzen waren 71 belegt und 106 frei.

Fahrzeugkategorien

Der Großteil der Kfz im Erhebungsgebiet waren private Pkw ohne Überlänge. Eine Übersicht über die gezählten Fahrzeuge der einzelnen Kategorien auf dem Markt und dem Preisler-Platz findet sich in Anhang III. An Stellplätzen für besondere Parkbedürfnissen durch Lieferverkehr, Sonderfahrzeuge, Fahrzeuge mit Überlänge o. Ä. besteht somit kein über das übliche Maß hinausgehender Bedarf.

Maßnahmenansätze

Aufgrund der geringen Stellplatzauslastung am Freitag und Sonnabend könnte insbesondere nach Ende des Wochenmarkts das Stellplatzangebot in der Bredstedter Innenstadt reduziert werden. Die Parkfläche auf dem Markt (Abschnitt 14) mit 40 Stellplätzen und/oder die Fahrbahnrand-Parkstände rund um den Markt mit insgesamt 73 Parkständen (Abschnitte 4, 5, 6, 10, 11 und 15) könnten dann

teilweise auf den großen Parkplatz auf dem Preisler-Platz (Abschnitt 8) verlagert werden. Die freiwerdenden Flächen könnten beispielsweise für Veranstaltungen oder eine Erweiterung der Außengastronomie, nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten oder Begrünung genutzt werden.

Am Freitag ab 14:00 Uhr übersteigt die Parkraumnachfrage (siehe Abbildung 13) auf und um den Markt in Summe kurzzeitig das Parkraumangebot auf dem Parkplatz am Preisler-Platz. Das bedeutet, dass ein Teil der Parkstände auf und um den Markt weiterhin zum Parken verfügbar sein sollte, um die heute vorhandene Parkraumnachfrage im nahen Umfeld des Markts erfüllen zu können.

Freitag

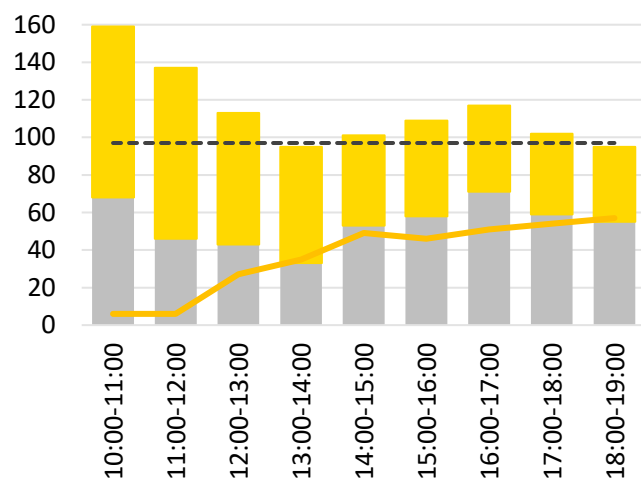


Abbildung 13: Stellplatzbedarf Markt und Preisler-Platz (Freitag). @ ARGUS Stadt und Verkehr
--- = Kapazität Preisler-Platz / — Anzahl freier Parkstände auf Preisler-Platz

Sonnabend

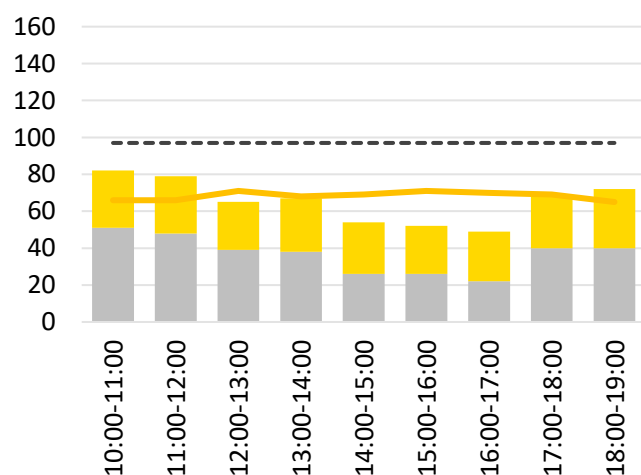


Abbildung 14: Stellplatzbedarf Markt und Preisler-Platz (Sonnabend). @ ARGUS Stadt und Verkehr
--- = Kapazität Preisler-Platz / — Anzahl freier Parkstände auf Preisler-Platz

Am Donnerstag sind die Möglichkeiten zur Stellplatzverringerung aufgrund der hohen Auslastung geringer. Allerdings könnten auch zu dieser Zeit einzelne Parkstände anders genutzt werden.

Zusammenfassung & Fazit

Zusammenfassend lassen sich aus der Erhebung der Stellplätze in erster Linie zum Wochenende hin Potenziale zur Stellplatzreduktion in der Bredstedter Innenstadt feststellen. So könnten mit Beginn des Wochenmarkts am Freitag Teile der bis zu 113 Stellplätze im Bereich des Marktes (Abschnitte 4, 5, 6, 10, 11, und 15) für das Wochenende frei werden, da aufgrund der geringen Auslastung genug Stellplätze auf dem Preisler-Platz (Abschnitt 8) vorhanden sind.

Die Ansätze lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Variante 1: Freier Marktplatz

Die 40 Parkstände auf dem Marktplatz (Abschnitt 8) werden mit Wochenmarktbeginn am Freitagmorgen bis einschließlich Sonntag umgenutzt, eventuell auch den Rest der Woche. Die Fläche kann für Veranstaltungen, als öffentlicher Platz oder für Begrünung und Kinderspiele genutzt werden. Es sind ausreichend Stellplätze auf dem Preisler-Platz vorhanden, um die Nachfrage zu decken.

Variante 2: Freie Vorflächen

Die 73 Parkstände rund um den Marktplatz (Abschnitte 4, 5, 6, 10, 11 und 15) werden nach Ende des Wochenmarkts am Freitag bis einschließlich Sonntag gesperrt, eventuell, zumindest teilweise, auch den Rest der Woche. Die Flächen können für eine Erweiterung der Außengastronomie und Geschäftsauslagen genutzt werden. Es sind ausreichend Stellplätze auf dem Preisler-Platz vorhanden, um die Nachfrage zu decken.

Variante 3: Kombination

Variante 3 stellt eine Kombination aus den Varianten 1 und 2 dar: Die Parkstände auf und um den Marktplatz (Abschnitte 4, 5, 6, 10, 11, 14 und 15; insgesamt 113 Parkstände) werden bedarfsabhängig nach Ende des Wochenmarkts am Freitag bis einschließlich Sonntag zu großen Teilen umgenutzt, einzelne Parkstände möglicherweise auch für den Rest der Woche.

Die Reduzierung der Parkstände am Marktplatz könnte schrittweise realisiert werden. So würde die Möglichkeit bestehen, nach einzelnen Umsetzungsschritten die Veränderung des Parkdrucks zu beobachten und die weitere Maßnahmenumsetzung entsprechend anzupassen.

3.5 Erstellung von Visualisierungen

Auf Grundlage der Impulse aus der ersten Runde der Gestaltungswerkstätten wurde gemeinsam mit den Bürgermeister:innen der Kommunen Bereiche ausgewählt, in denen Visualisierungen möglicher Maßnahmen erstellt wurden. Diese Visualisierungen ermöglichen es, Maßnahmen möglichst niedrigschwellig erfassbar zu vermitteln, ohne den Eindruck von Endgültigkeit zu erzeugen. Die Visualisierungen dienen dazu, bei den Bürger:innen Lust zu wecken, die Entwicklung der Ortskerne mitzudenken und -gestalten. Zum anderen können diese langfristig für Kommunikationszwecke verwendet werden und Diskussionen der künftigen Ortsmitte bereichern.

4. Handlungsempfehlungen

Im folgenden Kapitel werden gemeindeübergreifende und -spezifische Handlungsempfehlungen formuliert, die im Rahmen des Arbeitsprozesses gemeinschaftlich und unter Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse und Gegebenheiten der beteiligten Gemeinden entwickelt wurden. Viele Hinweise finden sich auch in den bereits erstellten Ortsentwicklungskonzepten der Gemeinden wieder, sodass die Handlungsempfehlungen als Ergänzung gesehen werden sollten.

Sie spiegeln eine enge Zusammenarbeit und den intensiven Austausch zwischen allen Beteiligten wider und bauen sowohl auf gemeindeübergreifenden als auch auf sehr zielgerichteten, lokalen Aspekten auf. Diese Empfehlungen sollen als fundierte Orientierung dienen, um die nächsten Schritte strategisch und nachhaltig zu gestalten. Zur Kommunikation und vorausschauenden Planung dienen auch die Visualisierungen jeder Kommune. Konkrete Informationen zu einzelnen Elementen sind als Maßnahmensteckbriefe nochmals aufgegriffen und im nächsten Kapitel detailliert beschrieben. Generell gilt, um die Wirkung zu eruieren, dass eine befristete Experimentierphase mit anschließender Evaluierung erwogen werden kann. Empfohlen wird erst nach Evaluierung eine abschließende Entscheidung zu treffen.

4.1 Gemeindeübergreifende Maßnahmen/Prüfaufträge

I. Bundesstraße 5: Prüfung – Erhöhung Verkehrssicherheit

Die B5 durchquert alle Gemeinden, mit Ausnahme von Vollstedt, und bietet den Vorteil einer guten Anbindung an das regionale und übergeordnete Straßennetz. Gleichzeitig bringt sie jedoch Nachteile wie erhöhte Gefährdung, Lärmbelastung und unangenehme Gerüche mit sich. Im Rahmen der Untersuchung und der Aussagen aus dem Beteiligungsprozesses wurden vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit thematisiert.

Das sind:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Bedarf an Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und ggf. Geschwindigkeitsreduktion entlang der B5.
- **Querungsmöglichkeiten:** Mangelhafte und zu wenige sichere Querungen erschweren das Überqueren der Straße.
- **Gestaltung der Fuß- und Radwegesituation:** Notwendigkeit zur besseren Ausgestaltung der Geh- und Radwege.

Prüfauftrag an das Amt Nordfriesland und dem Landesbetrieb Verkehr (LBV): Es wird angeregt, die genannten Themen in Zusammenarbeit mit dem Amt Nordfriesland und dem LBV zu prüfen und mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten zu entwickeln. Der LBV plant für 2026/2027 eine Fahrbahnerneuerung der B5. Die Gemeinden können ihre Belange, bspw. nach zusätzlichen Querungshilfen, an den LBV richten. Bei den Gestaltungswerkstätten wurde besonders an folgenden Stellen Bedarf gesehen:

- Mühlenweg in Struckum
- Bushaltestelle Fehlsholm in Struckum
- Fehlsholmer Weg an der Ortsgrenze Breklum/Struckum
- Am Jugendzentrum in Breklum

II. Einkaufsbus – Hilfen für Menschen ohne PKW

Gut 30 % der Menschen in Deutschland haben keinen Pkw-Führerschein. Hinzu kommen Führerscheinbesitzer:innen, denen aus verschiedenen Gründen kein Auto zur Verfügung steht oder die nicht selbst fahren möchten. Vieles können diese Menschen zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen. Als ergänzendes Angebot wurde der Wunsch nach einem Einkaufsbus geäußert, der Menschen bei Bedarf zu Hause einsammelt, zu einem Supermarkt fährt und die Fahrgäste anschließend zurück nach Hause fährt. Falls das Projekt Lüttbus fortgeführt wird, könnte geprüft werden, ob ein Einkaufsbus-Angebot in das Lüttbus-Projekt integriert werden kann.

III. Ausbau Ladestationen und Förderung E-Mobilität

Die systematische Erfassung der bisherigen Lade-Infrastruktur wird transparent veröffentlicht (vgl. [Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur](#)). Um die Nutzung der E-Mobilität zu fördern, wird vorgeschlagen, diese Bestandsaufnahme der Ladestationen abzugleichen, den Bedarf für zusätzliche Ladestationen zu ermitteln und ggf. geeignete Standorte (auch schnellladende) in der Region festzulegen. Dabei ist zu bedenken, dass im ländlichen Raum die meisten Menschen über einen Stellplatz auf Privatgrund (Wallbox auf dem Grundstück) verfügen. Für die öffentlichen E-Ladesäulen ist der Bedarf daher möglicherweise überschaubar und der mittelfristige Bedarf evtl. sogar schon durch die bestehenden Angebote gedeckt.

IV. Fahrradwege und Fahrradinfrastruktur

In dem Radverkehrskonzept des Kreises Nordfriesland (siehe auch Kapitel 2.3) sind Radwege in den Untersuchungsgebieten mit Handlungsbedarf aufgenommen (siehe nachfolgende Abbildung).

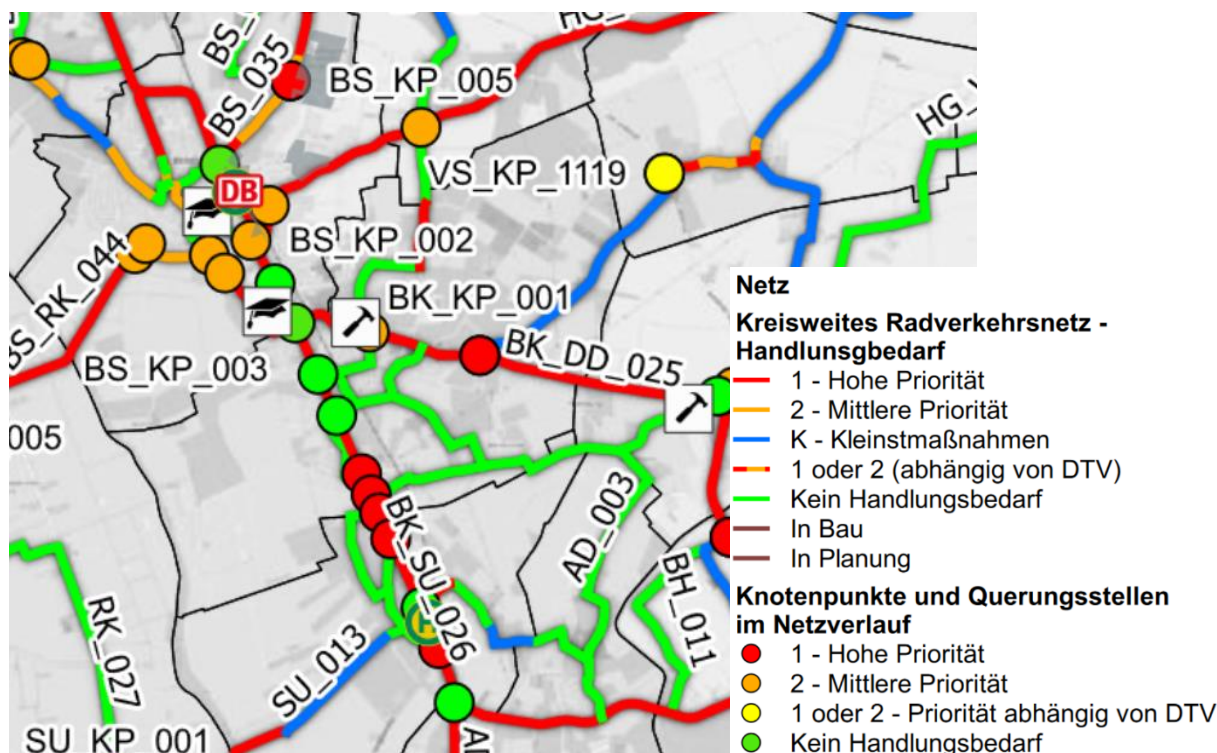


Abbildung 15: Auszug aus dem Plan „Handlungsbedarfe“ aus dem Radverkehrskonzept Nordfriesland.

@ <https://tinyurl.com/4m97ja5c>

Deutlich wird hier der Handlungsbedarf des Kreises bestimmte Radwege auszubauen bzw. zu verbessern. Zudem wird zur Förderung des Radverkehrs und einer klimaschonenden Verbesserung der Mobilität folgendes empfohlen:

- **Verbesserung des Radwegenetzes – Entwicklung eines Radverkehrsnetzes:**
Im Zusammenhang mit der Fahrbahnerneuerung der B5 in 2026/27 ist mit dem LBV der Ausbau eines beleuchteten beidseitigen Fahrradweges entlang der B5 zu diskutieren. Alternativ wäre die Projektierung einer B5 unabhängigen Fahrradrouten zu prüfen und hierzu im Vorfeld geeignete Förderung zu eruieren. Für die Verbesserung der Anbindung Breklums an das Ortszentrum von Bredstedt ist zu prüfen, ob der Süderweg als Fahrradstraße eingerichtet werden kann. In Struckum sind ebenfalls der Süderweg nach Breklum sowie der Westerweg als Fahrradstraße möglicherweise geeignet und sollten im weiteren Verfahren diesbezüglich geprüft werden. Dies sollte in einem gemeindeübergreifenden (ggf. kreisweiten) Radverkehrskonzept konkretisiert werden.
- **Fahrradinfrastruktur:** Einrichtung von Fahrradbügeln, Reparaturstationen und Ladestationen für E-Bikes. Die Standorte sind in den gemeindespezifischen Empfehlungen beschrieben. Zudem finden sich konkrete Hinweise und Empfehlungen in dem Maßnahmensteckbrief Fahrradbügel (siehe Kapitel 5).

Es sind verschiedene bundes- und landeigene Programme zur Stärkung des Radverkehrs aufgelegt.

So fördert das Land Schleswig-Holstein den Bau von B+R Anlagen in Kommunen. Über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ werden Investitionen in Radverkehrsanlagen sowie über das Landesprogramm „Ab aufs Rad“ Maßnahmen im touristischen Bereich (über NAH.SH) getätigt.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Kreises sind zu dessen Umsetzung zahlreiche investive Maßnahmen im Radverkehr förderfähig, die sowohl auf Kreis- als auch auf kommunaler Ebene umsetzbar sind. Dies sind schwerpunktmäßig:

- Neubau von Lückenschlüssen
- Sanierungen und Verbreiterungen bestehender Radwege
- Markierungslosungen
- Begegnungsstellen auf Wirtschaftswegen
- Querungshilfen und Fahrradfurten
- Begleitinfrastrukturen wie Abstellanlagen, Beschilderung, Beleuchtung, Rastplätze

Im konkreten werden die Förderprogramme der [Kommunalrichtlinie 2024](#) der Nationale Klimaschutz Initiative des BMWK vorgestellt. Diese bietet Förderung für:

- Errichtung von Mobilitätsstationen, (Bike+Ride-)Radabstellanlagen sowie Fahrradparkhäusern (einschließlich ihrer Ausstattung).
- Gefördert wird die Errichtung von Radabstellanlagen innerhalb eines Radius von 100 Metern von einem Bahnhof oder einem Haltepunkt einer Bahnanlage.
- Errichtung von Radinfrastruktur in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Geh- und Radwegen, Fahrradstraßen, Fahrradschnellwegen und Fahrradzonen, inklusive Wegweisung und Signalisierung.
- Umgestaltung bestehender Radinfrastruktur, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen in Form von Wegverbreiterungen, Änderungen der Streckenführung oder

anderen baulichen Verbesserungen, die über die reine Instandhaltung bzw. Sanierung der bestehenden Radinfrastruktur hinausgehen, inklusive Wegweisung und Signalisierung.

- Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs.
- Errichtung hocheffizienter und regelbarer Beleuchtungsanlagen zur Beleuchtung von Radwegen im Zusammenhang mit einer im Rahmen einer gemäß dieser Förderrichtlinie geförderten Maßnahme zur Verbesserung des fließenden Radverkehrs.

Voraussetzung für die Förderung: Die für Maßnahmen vorgesehenen Flächen sind bzw. werden als öffentlich genutzte Verkehrsfläche gewidmet. Der Bewilligungszeitraum beträgt in der Regel 24 Monate. Die Mindestzuwendungshöhe wird auf 10.000 Euro angehoben, um verstärkt mittlere und größere Vorhaben anzureizen. Anträge nach der neuen Richtlinie können ab dem 1. Februar 2025 beim Projektträger Zukunft-Umwelt-Gesellschaft (ZUG) gGmbH eingereicht werden.

V. Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortsmitten

Der Aufenthalt in den Gemeinden soll ein besonders Erlebnis sein und für Menschen Orte zum Verweilen, Begegnen und Wohlfühlen bieten. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität in den Ortsmitten durch unterschiedliche und ansprechende Maßnahmen wirkungsvoll zu steigern. Das wären (siehe dazu auch Maßnahmensteckbriefe):

- **Einladende Sitzgelegenheiten:** Durch eine Kombination aus mobilen und festen Sitzgelegenheiten werden komfortable und geschützte Plätze geschaffen, die die Menschen dazu einladen, länger zu verweilen und die Umgebung zu genießen. Egal ob im Schatten unter einem Baum oder in der Nähe lebhafter Bereiche – überall entstehen kleine, attraktive Ruheoasen.
- **Lebendige Begrünung:** Mit einer liebevollen Begrünung werden nicht nur ein optisch ansprechendes Bild, sondern auch ein gesundes und angenehmes Mikroklima geschaffen. Durch die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und Blumeninseln wird der öffentliche Raum bunter und naturnäher – ein Ort, der zur Entspannung und zum Auftanken einlädt.
- **Spielmöglichkeiten für Jung und Alt:** Durch die Einrichtung von attraktiven Spiel- und Bewegungsflächen entstehen Orte, die Menschen aller Altersgruppen anziehen und zur aktiven Freizeitgestaltung einladen. Ob Spielgeräte für Kinder, Outdoor-Fitness für Erwachsene oder gesellige Spielecken wie Boule- und Schachplätze – für jede Generation entsteht ein einladender Raum, der Freude und Gemeinschaft fördert sowie die Identität stärkt.
- **Gastronomie und Einzelhandel:** Durch die Integration von gastronomischen Angeboten und kleinen Einkaufsmöglichkeiten direkt vor Ort wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und Menschen eingeladen, länger zu verweilen. Ein Café, ein kleines Restaurant oder ein Kiosk schaffen eine lebendige Atmosphäre und bieten Gelegenheit zum Genießen und Entspannen. Hier kann die Gemeinde den Dialog mit den Gewerbetreibenden suchen und auf deren Wirkung für die Ortsmitte verweisen. Mit „Erfolgsgeschichten“ in der lokalen Presse werden diese in die regionale Aufmerksamkeit gerückt und sorgen für weitere Kundschaft.

- **Gestaltung des öffentlichen Raums:** Durch eine gezielte und stilvolle Gestaltung der Fassaden und Präsentieren von Kunst(-werken) wird ein harmonisches und attraktives Ortsbild geschaffen, das die Einzigartigkeit der Gemeinde betont. Historische Elemente werden bewahrt und mit modernen Akzenten kombiniert, wodurch ein einladendes, authentisches Ambiente entsteht und deren Wiedererkennungswert sowie Identität fördert. Dies sollte im Dialog mit den Eigentümer:innen erfolgen. Zu prüfen ist, inwieweit die Gemeinde durch finanzielle Anreize fördernd sein kann.

Zusammen gestalten diese Maßnahmen einen lebendigen und attraktiven öffentlichen Raum, der für alle Generationen zum Treffpunkt wird. Eine Kombination ist denkbar und empfehlenswert.

4.2 Bredstedt

Im Fokus der Betrachtung und als Schwerpunkt der Diskussion der Veranstaltungen stand der Marktplatz samt Osterstraße. Aber auch Impulse für eine Attraktivitätssteigerung der Bahnhofstraße und des Bahnhofs Bredstedt sind thematisiert worden.

Die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zielen darauf ab, Bredstedt sowohl für Einwohner:innen als auch für Besucher:innen attraktiver und lebenswerter zu gestalten, den historischen Charme zu erhalten und gleichzeitig ein zukunftsorientierten Treffpunkt mit „smarter“ Mobilität, der die Gemeinschaft stärkt und die städtische Lebensqualität erheblich verbessert, zu schaffen.

Gestaltung des Markts/Osterstraße

Marktplatz und Osterstraße sind das lebendige Zentrum der Stadt und deren Umlandgemeinden und sind ein Ort der Begegnung für Einheimische und Besucher:innen. Umgeben von historischen Gebäuden und kleinen Geschäften, vereint er traditionellen Flair mit modernen Elementen. In jüngster Zeit wurden Maßnahmen eingeleitet, um den Platz attraktiver und funktionaler zu gestalten (z. B. „Sommerlounge“). Es gilt nun diese Maßnahmen fortzuführen und an weiteren Stellschrauben zu drehen.

Die Bredstedter Innenstadt ist derzeit noch auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Die Osterstraße ist eine Straße mit gegenläufiger Verkehrsführung und beidseitigen Längsparkierung. Der Marktplatz wird, mit Ausnahme an Markttagen, für kostenfreies Kurzzeitparken zur Verfügung gestellt. Richtung Süden ist der mittlere Marktplatz durch Poller abgetrennt.

Durch Entwicklungen auf der grünen Wiese und die Zunahme des Internethandels ist die Innenstadt heutzutage durch zunehmende Konkurrenz herausgefordert. Während die grüne Wiese mit dem Auto gut erreichbar und der Kauf im Internet komfortabel und oft auch günstiger als der stationäre Handel ist, bietet die Innenstadt vielfältige Vorteile, die es zu nutzen und, falls möglich, zu stärken gilt. Ziele sind:

- a. „Ort der kurzen Wege“: Aufgrund der kompakten Stadtstruktur Bredstedts ist die Innenstadt fußläufig gut erreichbar.
- b. „Ort der Vielfalt“: In der Bredstedter Innenstadt kann ein breites Spektrum an Erledigungen verknüpft werden, bspw. liegen hier neben dem Einzelhandel auch Schulen, Ämter und Praxen.

- c. „Ort der Begegnung“: Dadurch sind in der Bredstedter Innenstadt alle Gruppen der Gesellschaft unterwegs, zufällige Begegnungen bekannter Gesichter sind entsprechend häufig.
- d. „Ort des Verweilens und Erlebens“: Der Besuch der Bredstedter Innenstadt kann nicht nur der reinen Erledigung bestimmter Dinge dienen, sondern daneben auch selbst ein eigenes Ziel und Erlebnis darstellen.

Direkt umsetzbare Maßnahmen

Einige Maßnahmen können mit überschaubarem Aufwand und geringem Vorlauf helfen, die Aufenthaltsqualität in der Bredstedter Innenstadt zu erhöhen:

- **Umnutzung von Parkflächen**
Die Parkraumerhebung zeigt, dass grundsätzlich ein gewisser Spielraum für die Umnutzung einzelner Parkstände besteht. Ein Ergebnis der ersten Gestaltungswerkstatt war folgender Grundkonsens: „Einzelne Kfz-Parkstände in der Innenstadt können reduziert werden, wenn die gewonnenen Flächen zur Belebung der Innenstadt genutzt werden, zum Beispiel für Außengastronomie, Begrünung, Sitz- oder Spielelemente, ‚Parklets‘, Veranstaltungen o. Ä.“. Hier kann auch eine temporäre Umnutzung der Fläche z. B. von April - Oktober ausprobiert werden. Diese bieten sich idealerweise für Außengastronomie an.
- **Umnutzung des Bereichs um den Schweinebrunnen**
Am Markt soll der Bereich unmittelbar um den Schweinebrunnen zukünftig dem Aufenthalt dienen und nicht mehr zum Parken genutzt werden. Hierzu sind (mobile) Sitzgelegenheiten (ggf. überdacht), ein Boule-Platz und/oder Schach-Feld sowie Elemente, die von Kindern angeeignet werden können (z. B. multifunktional gestaltete Poller, Findlinge oder Ähnliches), vorstellbar.
- **Ausweitung der Sondernutzung**
Gewerbetreibende in Bredstedt können mit einem entsprechenden Antrag bereits heute kostenlos öffentliche Fläche für Außengastronomie, Geschäftsauslagen und Ähnliches nutzen. Die Gewerbetreibenden sollten erneut aktiv auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht werden. Wenn die Gewerbetreibenden die Kfz-Parkstände vor ihrem Geschäft anderweitig nutzen möchten, sollte ihnen dies entsprechend dem o. g. Grundkonsens grundsätzlich gestattet werden und wird daher wohlwollend geprüft. Zudem kann es Eigentümer:innen gestattet werden, den Bereich direkt an der Gebäudekante ohne Sondernutzungsantrag zu begrünen. Gewerbetreibende können Pflanzkübel und Sitzgelegenheiten aufstellen. Andere Städte (z. B. Lübeck oder Städte in den Niederlanden) zeigen, dass dies das Straßenbild deutlich aufwerten kann. Hierzu wäre § 5 Abs. 1 der Sondernutzungssatzung entsprechend zu erweitern:
„Keiner Sondernutzungserlaubnis bedürfen [...] (e) das Aufstellen von Warenauslagen und Warenständern, nichtortsfesten Werbeanlagen[, Sitzgelegenheiten und Pflanzkübeln] auf Gehwegen und Plätzen bis zu einer Tiefe von maximal 0,80 Meter [sowie die Entsiegelung zum Zwecke der Begrünung bis zu einer Tiefe von maximal 0,30 Metern vor den Gebäuden]. Es muss eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,50 Meter verbleiben und es darf keine unzumutbare Beeinträchtigung entstehen.“



Abbildung 16: Beispielhafte Visualisierung der (mobilen) Gestaltung des Marktplatzes in Bredstedt. © ARGUS Stadt und Verkehr



Abbildung 17: Beispielhafte Visualisierung der (mobilen) Gestaltung rund um den Marktplatz in Bredstedt. © ARGUS Stadt und Verkehr

- **Verbesserung der Fahrradinfrastruktur:**
Radfahrende sind beim Parken sehr entfernungsensibel. Das bedeutet, dass sie ihr Rad meist möglichst nah am Zielort abstellen. Daher wird die Dichte an Fahrradabstellmöglichkeiten ausgeweitet, sodass der Abstand zwischen den einzelnen Fahrradbügeln möglichst unter 30 Meter liegt. So sind kurze Wege zu den Geschäftszugängen sichergestellt. Eine Interimslösung bis zur Aufstellung fester Fahrradbügel sind mobile Fahrradabstellmöglichkeiten wie z. B. „Fahrradflundern“, die flexibel verwendet werden. Dabei sollten zudem auch Parkmöglichkeiten für E- und Lastenfahrräder berücksichtigt

werden. Sofern Radtourismus eine große Bedeutung hat, kann ggf. eine Ladestation für E-Bikes integriert werden. Ebenfalls förderlich sind Fahrradreparaturstationen gerade für Besuchende. In dem Mobilitätskonzept des Kreises Nordfriesland werden 16 weitere Fahrradbügel mit geschätzten Gesamtkosten von 1.760 € in dem Steckbrief des Umstiegs punktes Bredstedt Markt empfohlen.

- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich:**

In der Osterstraße und am Markt fahren die meisten Kfz mit einer der örtlichen Situation angemessenen Geschwindigkeit von erkennbar unter 30 km/h. Um die geringe Anzahl schneller fahrender Kfz weiter zu reduzieren, kann eine Tempo-20-Zone (ein sogenannter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) eingeführt werden. Um eine weitere Temporeduzierung des MIV (motorisierten Individualverkehrs) zu erreichen, sind über Einengungen im Straßenraum oder über Tempoanzeiger (Smileys) nachzudenken.

- **Gestaltung und Begrünung rund um den Marktplatz:**

Neben Sitzgelegenheiten (mobile (überdachte) vor Geschäften) steigern optische Gestaltungselemente und Begrünung die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Ortes. (Mobile) Blumenkübel, hängende Begrünungen und Fassadenbegrünungen fördern zudem das Stadtklima. Neben (lokalen) Kunstwerken (z. B. Skulpturen) wird angedacht rund um den Marktplatz die Fassaden bunt zu gestalten (vgl. „Tanzendes Haus“, Markt 32) und somit ein Alleinstellungsmerkmal in der Region aufzubauen. Perspektivisch ist die temporäre Nutzung des Marktplatzes für kulturelle Veranstaltungen weiterhin zu fördern und idealerweise z. B. in den Sommermonaten zu erweitern.

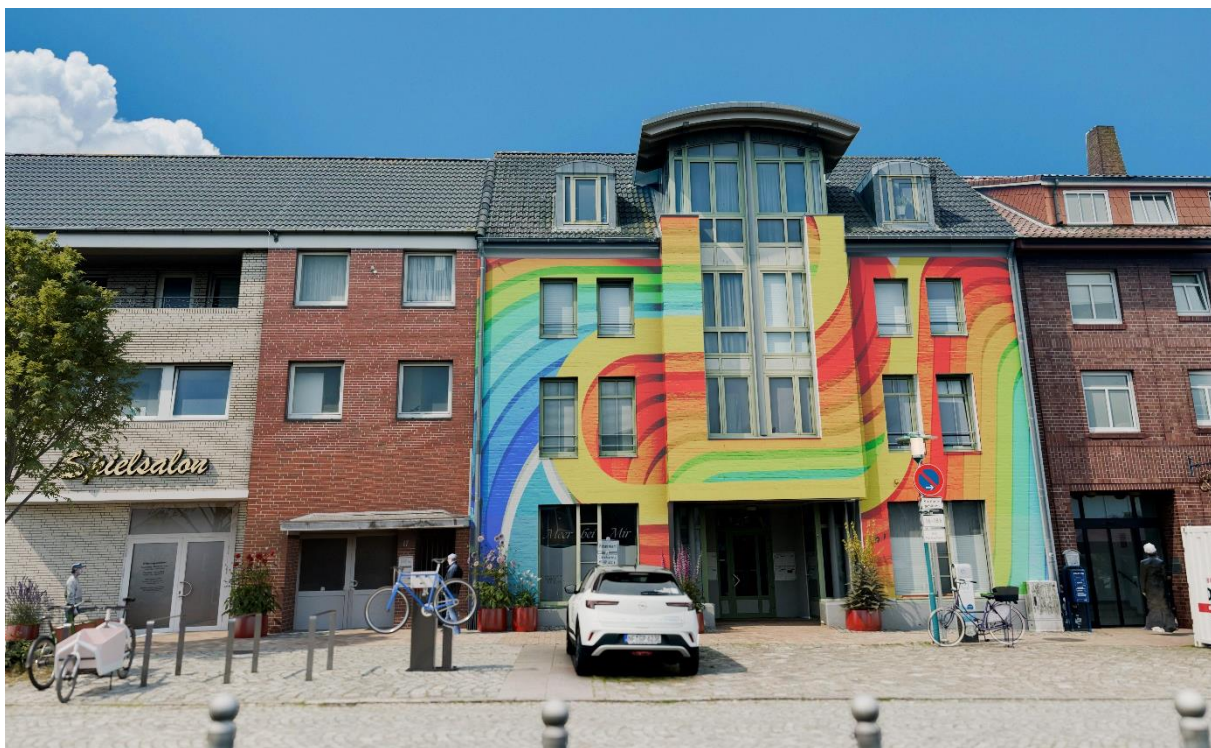


Abbildung 18: Beispielhafte Visualisierung einer Fassadengestaltung in Bredstedt. © ARGUS Stadt und Verkehr

Mögliche Perspektive und Prüfaufträge

- **Einbahnstraßenregelung:**

Als ein möglicher nächster Schritt wurde bei den Gestaltungswerkstätten insbesondere eine Einbahnstraßenregelung diskutiert. Eine solche könnte beispielsweise auf dem Abschnitt von der Bahnhofstraße zum Birkenweg umgesetzt werden. Vorteile und zu berücksichtigende Aspekte wären:

- Die Fahrbahnbreite könnte reduziert werden, sodass auf diesem Abschnitt, auf dem die Osterstraße am schmalsten ist, mehr Fläche für andere Nutzungen, breitere Gehwege oder eine getrennte Radverkehrsanlage verfügbar wäre.
- Alle Gebäude und damit alle Ladenlokale, Arztpraxen, aber auch Wohnungen und Ferienwohnungen können weiterhin mit dem PKW über die Osterstraße/dem Markt erreicht werden.
- Der Kfz-Durchgangsverkehr wäre nur noch in einer Richtung möglich. Bei den Gestaltungswerkstätten wurden Bedenken geäußert, da die angrenzenden Straßen mit zusätzlichen Verkehren belastet werden würden und diese aufgrund geringer Breite den Zusatzverkehr nicht oder nur bedingt aufnehmen können. Eine entsprechende fachliche Abschätzung dieses Vorschlages ist unabdingbar.

Insbesondere ist zu prüfen, wie der Verkehr zukünftig direkt auf die Hauptverkehrsstraßen (B5, L11) gelenkt werden kann, ohne die Nebenstraßen zu belasten.

- Der Linienbusverkehr wäre weiterhin wie bisher in eine Fahrtrichtung möglich.

In einem Verkehrskonzept werden großräumige Auswirkungen einer Einbahnstraßenregelung untersucht und geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen vorgeschlagen. Daher wird empfohlen, vor einer Experimentierphase, ein solches Konzept erstellen zu lassen.

- **Leerstände im Innenbereich:**

Leerstände in den Erdgeschoßzonen stellen eine Herausforderung für Bredstedt dar. Temporäre Nutzungen, Unterbringung von kommunalen Einrichtungen mit Beratungsangeboten, Bildungs- und/oder Ehrenamtseinrichtungen sind potenziell für die Belegung geeignet. Ebenso wie Arztpraxen, Beratungs- und Büronutzungen, die sich in einem Erdgeschoss mit Schaufenster ansiedeln könnten und einer grundsätzlichen Belegung der Innenstadt nicht abträglich sind.

Ambivalent sind dagegen Umwandlungen von Einzelhandelsflächen in Wohnraum in der Haupteinkaufsstraße zu sehen. Einerseits sind Wohnungen attraktiver als Leerstand und die Bewohnenden beleben die Innenstadt. Andererseits läuft die Innenstadt damit Gefahr, den öffentlichen Charakter einzubüßen. Die ehemaligen Schaufensterzonen, die zum Flanieren und Einkaufen einladen, werden dadurch privat. Die privaten Wohnräume in den EG-Bereichen werden vor Blicken geschützt und eine merkliche Veränderung vom öffentlichen Innenstadtbereich in eine Wohngegend beginnt.

Für eine Ausweitung von Wohnraum im Erdgeschoss könnte sich insbesondere das östliche Ende der Osterstraße anbieten. In den zentralen Bereichen sollte aber im Sinne eines

lebendigen, offenen – das heißt öffentlichen Raumes – auf eine Umwandlung in Wohnraum verzichtet werden.

Bahnhofstraße

Direkt umsetzbare Maßnahmen

Die Bahnhofstraße ist mit knapp 400 m Länge die kürzeste Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Bredstedter Innenstadt. Daher erscheint es sinnvoll, die Attraktivität der Bahnhofstraße gerade für den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Problematisch sind die Gehwegbreiten in diesem Straßenzug, die nicht den heutigen Regelwerken (RASt) entsprechen. Zudem ist der Zustand des Fußweges durch Wurzelaufbrüche im Bereich der Bäume schadhaft und fehlende Begrünung auf den Abschnitten ohne Bäume sowie die unübersichtliche Einmündungssituation zum Markt sind hier augenscheinlich.

Der Abschnitt zwischen Bergstraße und Markt/Osterstraße könnte attraktiver gestaltet werden, wenn der Kfz-Verkehr nur noch in eine Richtung zugelassen, eine Mischverkehrsfläche umgesetzt wird und eine Begrünung der Gebäudevorflächen erfolgt. Auch diese Anregung sollte in einem Verkehrskonzept untersucht werden.

Im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße kann eine Verbesserung kurz- bis mittelfristig erreicht werden, indem die Wurzelaufbrüche behoben und Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden. Zur Stärkung des Radverkehrs könnte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Für Anlieger muss die Zufahrt mit dem Kfz möglich sein.

Mögliche Perspektive und Prüfaufträge

Mittel- bis langfristig könnte auch eine Neugestaltung der Bahnhofstraße mit (zumindest auf einer Straßenseite) regelkonformen Gehwegen erfolgen. Anstelle des heutigen monofunktionalen Parkstreifens könnte ein Multifunktionsstreifen umgesetzt werden, der neben Parkständen auch Platz für Fahrradabstellflächen, für Baum- und Strauchpflanzungen und ggf. auch für Sitzgelegenheiten bieten würde (siehe nachfolgende Abbildung). Auch hier wäre Einrichtung einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr zu prüfen.



Abbildung 19: Beispielhafte Visualisierung der Bahnhofstraße (Umgestaltung mit großzügigen Fußwegen und multifunktionale Nutzung des Parkstreifens). © ARGUS Stadt und Verkehr

Bahnhof Bredstedt

Das Bahnhofsareal ist die Visitenkarte Bredstedts für Besuchende. Hier prägt sich der erste Eindruck von Bredstedt ein. Daher sollte diesem Bereich besondere Aufmerksamkeit (neben dem Marktplatz) geschenkt werden. Es bietet sich an, die Gestaltung (z. B. bunte Fassaden) des Marktplatzes auch hier ,als wiederkehrendes Gestaltungselement und Alleinstellungsmerkmal der Stadt Bredstedt, wiederzufinden.

Die Mobilitätswerk GmbH hat im Auftrag des Kreises Nordfriesland in einem Mobilitätskonzept zentrale Umstiegspunkte analysiert und dabei für den Bahnhofsbereich Bredstedt folgende Vorschläge erarbeitet: Im Bahnhofsumfeld sind zusätzliche überdachte Fahrradbügel und eine Fahrradreparaturstation mit Luftpumpe vorzusehen. Zudem wird vorgeschlagen, einen Kiosk oder Imbiss zu integrieren, wobei ein Snackautomat bereits vorhanden ist und ein gewisses Grundangebot sicherstellt.

Direkt umsetzbare Maßnahmen

Kurzfristig ist die Fahrradinfrastruktur zu verbessern. Vorhandene Abstellmöglichkeiten sind derzeit durch Pflanzenbewuchs nur eingeschränkt nutzbar. Daher ist ein Rückschnitt notwendig und regelmäßig durchzuführen. Zudem erhöhen Fahrradboxen und Sammelschließanlagen durch die Sicherung des Fahrrades den Wetter- und vor allem den Diebstahlschutz. Gerade Besitzenden von

hochwertigen (E-)Fahrrädern wird dadurch vor allem bei langen Abstellzeiten (Pendler:innen) ein erhöhtes Sicherheitsgefühl gegeben, wodurch sich die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zum Bahnhof erhöht. Mitgedacht werden sollten hier auch Lastenräder und die Möglichkeit einer Ladestation für E-Fahrräder. Ein attraktives Förderprogramm bietet NAH.SH, das bis zu 90 % zu den Investitionskosten bezuschusst. Ein mit dem NAH.SH abgestimmtes Konzept empfiehlt sich daher (vgl. <https://mobiliteam.nah.sh/foerderungen/stadt-land-sonderprogramm>).

Mögliche Perspektive und Prüfaufträge

Perspektivisch geht es einerseits darum, in enger Abstimmung und Kooperation mit der Deutschen Bahn AG die Nutzung barrierearm, attraktiv und sicher (u. a. durch Beleuchtung) zu gestalten und zum anderen einen gut für alle Verkehrsteilnehmenden erreichbaren intermodalen Ort zu schaffen, der sich am Projekt „Energiehub Bahnhof“ orientiert und in diesen integriert wird. Für das Bahnhofsgebäude bietet sich an, dieses einer multifunktionalen Nutzung zuzuführen, mit dem Fokus auf soziale und gemeinschaftsfördernde Angebote. Zudem ist im Rahmen des Projektes „Energiehub“ die Erzeugung und Nutzung regenerativer Energien direkt vor Ort (insbes. Solar), in Verbindung mit E-Sharing-Angeboten geplant.



Abbildung 20: Beispiele von Radabstellanlagen. © ARGUS Stadt und Verkehr

4.3 Breklum

In Breklum sind zwei Ortskerne identifizierbar, die jeweils eigene Schwerpunkte und Charakteristika aufweisen:

- Das **historische Zentrum von Breklum** konzentrieren sich rund um Schule, Kirche und das bald freiwerdende Feuerwehrgebäude. Dieser Bereich ist ein zentraler Anker für kulturelle und gemeinnützige Aktivitäten und soll langfristig auch dafür erhalten bleiben.
- Der Bereich um den **Edekamarkt an der B5** dient als modernes Zentrum mit einer Fokussierung auf Einkauf und täglicher Versorgung.

Darüber hinaus ist Breklum historisch bedingt geprägt durch weitere Ortsteilen wie u. a. Riddorf.

Direkt umsetzbare Maßnahmen

- **Umnutzung des Feuerwehrgebäudes:**
Voraussichtlich ab Mitte 2026 wird das Feuerwehrgebäude nicht mehr durch die Feuerwehr genutzt und soll in eine multifunktionale Nutzung für die Gemeinde überführt werden. Dazu finden sich bereits Vorschläge im Ortsentwicklungskonzept. Eine Studie zu Umgestaltungsmöglichkeiten im Gebäude liegt von Architekturstudierenden vor. Gefördert werden kann die Umgestaltung beispielsweise durch GAK-Mittel des Landes und Bundes. Kurzfristig geht es darum, in enger Zusammenarbeit mit den ortsansässigen Vereinen und Interessierten, möglichst viele Bedarfe abzudecken und vielseitige Nutzungen zu ermöglichen, ohne in Konkurrenz zu treten (z. B. Lutherhof).
- Im Bereich um den **Edekamarkt an der B5** könnten gemeinsam mit dem Unternehmen Verbesserungen angeschoben werden, die insbesondere die Zugänglichkeit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erhöhen. Hervorzuheben sind hier die Befestigung von Trampelpfaden, die Einrichtung von (überdachten) (Lastenrad-)Stellplätzen und die Bereitstellung eines CarSharing-Stellplatzes.
- In **Riddorf** stehen infrastrukturelle Maßnahmen im Vordergrund, die die Lebensqualität und Sicherheit erhöhen sollen. Hierzu gehört die Schaffung neuer Sitzgelegenheiten beim Altenheim sowie die Verbesserung der Sichtverhältnisse für den Radverkehr an kritischen Einmündungen (u. a. Sonnebüller Weg).

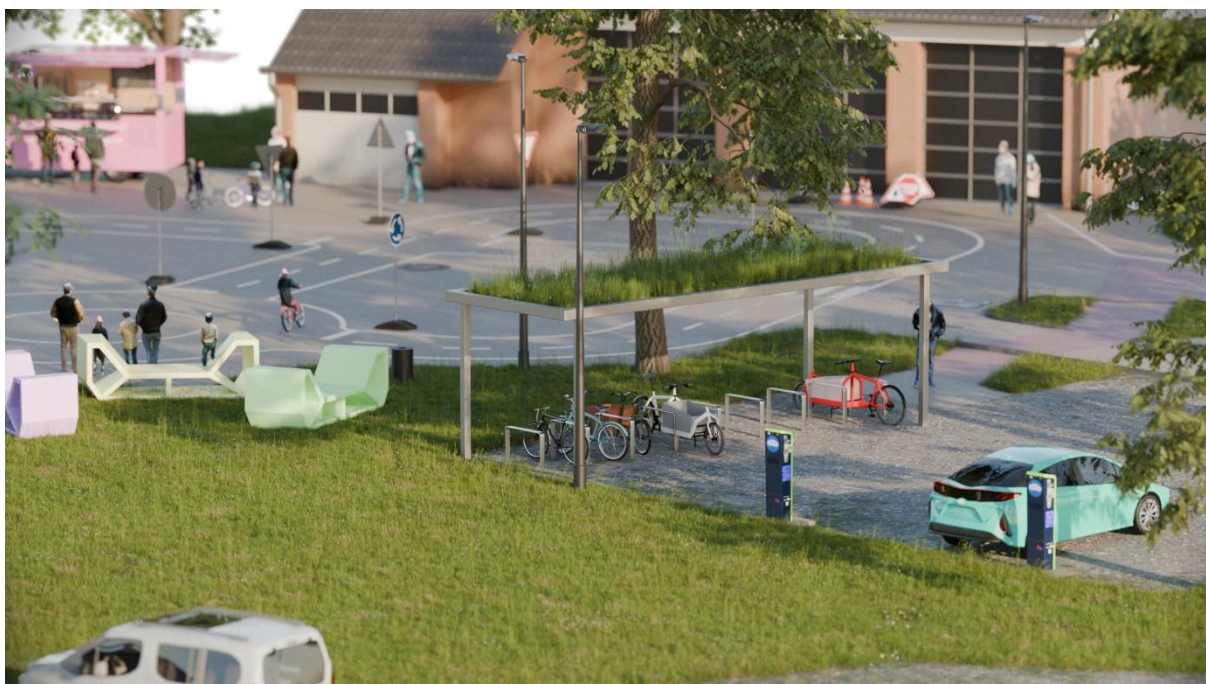


Abbildung 21: Beispielhafte Visualisierung des "Vorplatzes der derzeitigen Feuerwehr" in Breklum. © ARGUS Stadt und Verkehr

Exkurs: Radwegsicherheit Sonnebüller Weg

In Riddorf wurde die Unübersichtlichkeit der Radverkehrsführung an den Einmündungen entlang des Sonnebüller Wegs bemängelt.

Eine Gefahrensituation kann hier insbesondere dann entstehen, wenn ein Kfz aus Richtung Nord nach rechts Richtung Riddorf abbiegen möchte und gleichzeitig ein Fahrrad aus Norden kommt, das weiter geradeaus Richtung Breklum fährt. Wichtig ist, dass Kfz und Fahrrad sich frühzeitig sehen können. Hierzu müssen die Sichtbeziehungen freigehalten werden. Ggf. müssen einzelne Bäume gefällt oder besser noch zurückgeschnitten werden. Unterstützend kann der Radweg frühzeitiger an die Fahrbahn herangeschwenkt werden, der Kurvenradius für den Kfz-Verkehr reduziert und/oder die Radfurt aufgepflastert werden.

Eine andere typische Gefahrensituation besteht, wenn ein Fahrzeug aus Richtung Riddorf nach Süden auf den Sonnebüller Weg abbiegen möchte und gleichzeitig ein Fahrrad von Süden aus Richtung Breklum kommt, das geradeaus weiter nach Norden fährt. Problematisch wird dies insbesondere dann, wenn der/die Autofahrer:in nur auf den Kfz-Verkehr von links (Norden) schaut, nicht aber auf den Verkehr von rechts (Süden). Auch hier kann ein Freihalten der Sichtbeziehungen die Gefahrensituation entschärfen. Zudem wird empfohlen, deutlich erkennbare Fahrrad-Piktogramme mit Richtungspfeilen auf der Radfurt anzubringen. Besonders wirksam, aber auch aufwändig, wäre hier eine Aufpflasterung der Radfurt.

Mögliche Perspektive und Prüfaufträge

Perspektivisch soll v. a. auch der Verkehr um und an der Schule und Kita durch gemeinschaftliche niederschwellige Maßnahmen verbessert werden (siehe näheres dazu im Exkurs unten).

Schulwegsicherheit und Elterntaxis

Während 1990 noch rund 90 % der Kinder im Grundschulalter den Schulweg zu Fuß zurücklegten, waren es 2018 nur noch 43 % (CosmosDirect 2018). Diese Entwicklung ist problematisch, weil der selbständige Weg zur Schule zu Fuß, mit dem Rad oder z. T. auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zahlreiche Vorteile für die Kinder mit sich bringen kann. Neben der Zeit an der frischen Luft und der zusätzlichen Bewegung regt der selbständige Weg zur Schule die kognitive Entwicklung der Kinder an, fördert motorische Fähigkeiten und die Kinder lernen sich sicher im Verkehr zu verhalten. Gleichzeitig hat das Kind mehr gemeinsame Zeit mit Mitschüler:innen auf dem Schulweg. Neben den Vorteilen für das Kind selbst, profitiert auch die Umwelt: Bei einem Schulweg von drei Kilometern können pro Kind im Jahr rund 160 kg CO₂ eingespart werden.

Die Lage der Grundschule in Breklum bietet den Kindern gute Voraussetzungen, den Weg zur Schule zu Fuß zu bestreiten. Die Grundschule ist für die Breklumer Schulkinder, die östlich der Bahntrasse und südlich der L 28 wohnen, maximal 700 Meter entfernt, was für die Kinder einen Weg von maximal 20 Minuten bedeuten würde.

Zur Attraktivitätssteigerung des Schulwegs für Kinder wird die Einrichtung eines Laufbusses für jüngere Schüler:innen empfohlen. Die Laufbusse treffen sich an vorher bestimmten Standorten und machen sich, ggf. in Begleitung eines Erwachsenen, auf den gemeinsamen Weg zur Schule. Auf weiteren Stationen auf der Route können die Laufbusse weitere Kinder einsammeln. Der gemeinsame Weg zur Schule bietet den Kindern die Möglichkeit, gemeinsam in den Tag zu starten, sich an der frischen Luft zu bewegen und ein sicheres Verkehrsverhalten zu erlernen.

Für Kinder (ab Bestehen der Fahrradprüfung), die etwas weiter entfernt wohnen, kann die Grundschule Breklum in zumutbarer Zeit mit dem Fahrrad erreicht werden. Herausforderungen sind hierbei insbesondere die Querung der B5 bzw. der Landesstraße 28 (L28).

Im Rahmen der Schulwegsicherung ist zu prüfen, an welcher Stelle der L28 die höchste Querungsfrequenz besteht und daher eine Querungshilfe erforderlich wäre. Die Verwaltung stellt anschließend einen Antrag auf entsprechende Maßnahmen beim LBV.

Für ältere Grundschulkinder (ab Bestehen der Fahrradprüfung) besteht die Möglichkeit, in Zusammenarbeit von Schule und Eltern, einen gemeinsamen Schulweg auf dem Fahrrad zu organisieren. Der Fahrradbus würde ähnlich wie der Laufbus funktionieren. Die kleinen Gruppen würden in Kolonne gemeinsam in Begleitung eines Erwachsenen losfahren und auf dem Weg zur Schule Mitschülerinnen und Mitschüler einsammeln.

Für Kinder aus den Nachbardörfern besteht das Angebot, einen Schulbus zur Grundschule Breklum zu nutzen. Die Schulbusse verfügen nach Angaben der Bürger:innen bei der zweiten Gestaltungswerkstatt über freie Kapazitäten, nehmen bisher aber nur Kinder mit, die in einer gewissen Distanz zur Grundschule wohnen. Durch die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte auf dem Weg könnten auch Kinder aus Breklum vom Angebot profitieren und die Schulbusse nutzen.

Exkurs: Dürfen Kinder allein zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule? Was könnte die Verkehrsdichte an und um die Schule reduzieren?

Grundsätzlich gibt es kein festgelegtes Alter, ab dem Kinder offiziell mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule gehen dürfen, diese Entscheidung fällt in die Verantwortung der Eltern.

Die Kinder könnten über einen spielerischen Wettbewerb zusätzlich dazu motiviert werden, nicht von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht zu werden.

Auch wenn einzelne der vorgenannten Maßnahmen erfolgreich sind, und sich zukünftig mehr Kinder eigenständig zur Schule bewegen, ist davon auszugehen, dass ein Teil der Schulkinder weiterhin mit dem Auto gebracht wird. Die Abwicklung des Verkehrs vor der Grundschule kann durch verschiedene Maßnahmen zur Ordnung und Trennung der Verkehrsarten erreicht werden:

- a) Einrichtung einer Einbahnstraße in der Kirchenstraße,
- b) Einrichtung einer Elternhaltestelle auf dem Parkplatz an der Kirche und/oder
- c) Einrichtung einer Bring-Zone auf dem Parkplatz vor der Schule.

In letztgenanntem Fall müsste dann am Christian-Jensen-Kolleg geparkt werden.

Exkurs: Wie kann ein Schulwegplan helfen?

In Kooperation mit Schulleitung, Polizei und Eltern entsteht ein Schulwegplan, der die Öffentlichkeit durch Schilder und Gehwegbeschriftung auf die lokalen Schulwege hinweist. Durch die öffentliche Sensibilisierung wird die Verkehrssicherheit erhöht und den Schülerinnen und Schülern werden verschiedene Schulwege aufgezeigt.

Schulwegpläne helfen zum einen Schwachstellen auf den Schulwegen zu identifizieren, zum anderen richten sie sich insbesondere an Eltern von neu eingeschulerten Kindern, um diese über sichere Schulwege und die bestehenden Angebote zu informieren.

4.4 Struckum

Struckum verfügt über keine klar definierte „direkt wahrnehmbare Ortsmitte“. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses kristallisierte sich jedoch das Gemeindehaus mit seinem direkten Umfeld als zentraler Ortsmittelpunkt heraus. Hier finden bereits eine Vielzahl von kommunalen, vereinseigenen und privaten Aktivitäten statt, die diesen Bereich zu einem Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft machen. Ziel ist es, diesen Treffpunkt für Jung und Alt weiter zu stärken und als zentralen Anlaufpunkt im Dorfleben auszubauen. Gleichzeitig gilt es in Struckum allgemein zukunftsorientierte Mobilitätsangebote zu fördern, insbesondere im Hinblick auf die Bedürfnisse älterer Menschen.

Direkt umsetzbare Maßnahmen

Die Umgestaltung sollte sich auf den nördlichen Teil des Rasenplatzes konzentrieren. Hier ist es sonniger und die südliche Hälfte des Platzes bleibt frei für Ringreiten, Dorffeste etc. Zu priorisieren sind hier:

- **Sitzgelegenheiten:** Hier bieten sich Bänke bei der Jonas-Eiche und in der Rasenecke direkt neben dem jetzigen Feuerwehrhaus an. Letztere wäre zudem in einer kombinierten Funktion als überdachte Grillhütte wünschenswert.
- **Spielmöglichkeiten für Kinder:** Da der Spielplatz der Kita außerhalb der Öffnungszeiten nicht frei zugänglich ist, wären Spielgeräte wie Wipptiere, Klettergerüste oder Sandkästen eine Bereicherung.
- **Klärung eines Toilettenzugangs:** Es gibt Sanitäranlagen im Gemeindehaus, die jedoch außerhalb der Öffnungszeiten nicht zugänglich sind. Wenn der Ort als sozialer Treffpunkt

gestärkt werden soll, ist ein Toilettenzugang unabdingbar. Hier müssen Möglichkeiten, z. B. der Zugang durch einen Zahlencode, geprüft werden.

- **Pop-up-Aktionen:** Hier hält bereits der Bücherbus (entweder einmal im Monat oder alle zwei Monate). Um daraus ein größeres Event zu machen und soziale Begegnungen zu fördern, wäre es schön, wenn dort zeitgleich weitere mobile Angebote halten würden, wie z. B. ein Eis- oder Cafégewagen.



Abbildung 22: Beispielhafte Visualisierung der "Ortsmitte der Zukunft" in Struckum in zwei Perspektiven.
© ARGUS Stadt und Verkehr

Mögliche Perspektive und Prüfaufträge

In der langfristigeren Planung sollen folgende Maßnahmen Berücksichtigung finden:

- Mobiles Volleyballfeld, das bei Bedarf, z. B. für Veranstaltungen, leicht abgebaut werden kann.
- Auch die Anlage eines Bouleplatzes wäre eine Überlegung wert, um das Freizeitangebot zu erweitern.
- Eine Radreparatur-Station und E-Ladesäulen wären sinnvolle Ergänzungen, angrenzend an die Grillhütte.
- Ein Unterstand am Bolzplatz soll einen zusätzlichen Aufenthaltsort für Jugendliche schaffen.

Exkurs: Bring- und Holverkehre der Kita

Das Verkehrsaufkommen im Osterweg ist in der Regel gering. Aber zu den Anfangs- und Endzeiten der Kita kann die Verkehrssituation durch die zahlreichen und vielfältigen Hol- bzw. Bringverkehre unübersichtlich werden – insbesondere für Kinder. Eine Ordnung der verschiedenen Verkehre kann beispielsweise durch die Einrichtung einer Einbahnstraße, die Mitnutzung des Parkplatzes vor dem Gemeindehaus oder die Einrichtung einer Parkfläche für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger erfolgen.

Exkurs: Verkehrsberuhigung Knüppelhuus

Im Bereich Knüppelhuus wurde der Wunsch nach Verkehrsberuhigung und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geäußert. Sinnvolle Maßnahme ist hier der Rückschnitt von Bäumen und Büschen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen. Zudem können Aufpflasterungen im Einmündungsbereich sinnvoll sein.

4.5 Vollstedt

In Vollstedt gibt es mit dem Dörpshuus einen zentralen Treffpunkt. Dieser soll aufgewertet und mit Mobilitätsangeboten verknüpft werden. Das angrenzende Feuerwehrgerätehaus wird voraussichtlich frei und bietet potenziell neue Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Direkt umsetzbare Maßnahmen

Erste Priorität hat die Gestaltung der Umgebung rund um das Gemeindehaus. Hier wünschen sich die Teilnehmenden eine Überdachung der Terrasse und punktuelle Bepflanzungen. Ebenso wird das Aufstellen einer Tischtennisplatte gewünscht. Es bleibt jedoch wichtig, genügend Platz für das Aufstellen eines Zeltes für Veranstaltungen zu lassen. Um auch hier Sitzmöglichkeiten zu schaffen, müssten diese mobil und flexibel beweglich sein.

Weitere Maßnahmen für eine zukunftsorientierte und gemeinschaftsstärkende Entwicklung sind:

- Die Einrichtung von mehr Sitzgelegenheiten (für Radfahrer:innen und Anwohner:innen), zum Beispiel am Königswater oder an der zentralen Bushaltestelle (siehe nachfolgende Abbildung). Außerdem sollen mehr Fahrradabstellplätze und eine Fahrradwerkstatt eingerichtet werden.

- Die Erstellung eines Gemeindeflyers, den alle Bewohner:innen, aber insbesondere Zugezogene erhalten sollen, um auf die öffentlich zugänglichen Räume (Gemeindehaus und -garten) aufmerksam zu machen.
- Das Feuerwehrgerätehaus wird perspektivisch in den nächsten vier bis fünf Jahren für eine Nachnutzung frei. Generell sollen die Räumlichkeiten zu einem Treffpunkt für alle Bewohner:innen werden und als Ergänzung zum Gemeindehaus, das für Feste gebucht werden kann, konzipiert werden. Vorgeschlagen werden Sofas, Kicker, Tresen und Kühlschränke. Der Zugang soll über Chips und Sensoren an den Türen erfolgen.
- Die Terrasse des Dörpshuus soll mit Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen und einer Überdachung einladender gestaltet werden (siehe nachfolgende Abbildung).
- Besonders wichtig ist die Einrichtung eines Jugendtreffs. Dieser soll langfristig im Feuerwehrgerätehaus entstehen. Kurzfristig prüft die Gemeinde aber auch Lösungen, wie den Bau einer kleinen Hütte oder das Aufstellen eines Bauwagens.



Abbildung 23: Beispielhafte Visualisierung Rastplatz „Königswater“ in Vollstedt. © ARGUS Stadt und Verkehr



Abbildung 24: Beispielhafte Visualisierung Außenbereich des Dörphuus in Vollstedt. © ARGUS Stadt und Verkehr

Mögliche Perspektive und Prüfaufträge

- Langfristige Modelle zur Verstärkung des Car-Sharing-Angebots und zur Förderung von Fahrgemeinschaften sollen geprüft werden.

5. Maßnahmensteckbriefe

Die Maßnahmensteckbriefe helfen bei der Auswahl und Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen. Die einzelnen Maßnahmen sind das Ergebnis des Beteiligungsprozesses und der laufenden Abstimmung in der Lenkungsgruppe. In den Steckbriefen sind Projektbeschreibungen, räumliche Verortungen, Beispiele und die Ziele/der Nutzen dargestellt.

Ein Großteil der Maßnahmen kann über die AktivRegion Nordfriesland-Nord über das Regionalbudget (hier sind Maßnahmen auch kombinierbar und dürfen eine Gesamtsumme von max. 20.000 € brutto erreichen) oder das Grundbudget gefördert werden. Ebenso bietet sich eine GAK-Förderung beim Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung (LLnL) an sowie der Kontakt zur Wirtschaftsförderung und der Jugendförderfond der Region für junge Antragstellende (bis 27 Jahre) zur niederschweligen Förderung von Kleinstprojekten mit einer Förderung von bis zu 500 €. Empfehlenswert ist ein frühzeitiger Austausch mit den Verantwortlichen über Inhalt und Umfang der Maßnahme.

Die Steckbriefe enthalten auch eine Bewertung zu Machbarkeit, Umsetzungsdauer, Wirkung und Kosten, die bei der Bewertung und Priorisierung unterstützen soll, und ist nach folgenden Kriterien aufgebaut:



Machbarkeit

Hoch: Die Maßnahme ist leicht umsetzbar, erfordert keine besonderen (baurechtlichen oder verkehrsrechtlichen) Genehmigungen und kann mit vorhandenen Ressourcen durchgeführt werden.

Mittel: Die Maßnahme ist umsetzbar, benötigt jedoch moderate Anpassungen und die Zusammenarbeit bzw. Abstimmung mit mehreren Akteuren.

Gering: Die Maßnahme ist nur schwer umsetzbar, erfordert viele (baurechtlichen oder verkehrsrechtlichen) Genehmigungen oder stößt auf hohe technische und rechtliche Hürden.



Umsetzungsdauer

Kurz: Die Maßnahme kann innerhalb von ca. 6 Monaten abgeschlossen werden.

Mittel: Die Umsetzung dauert ca. 6 bis 18 Monate und erfordert eine mittelfristige Planung.

Lang: Die Maßnahme benötigt mehr als 18 Monate und langfristige Koordination.



Wirkung

Gering: Die Maßnahme hat eine punktuelle Wirkung, die sich auf einen kleinen Bereich oder eine spezifische Nutzergruppe beschränkt.

Mittel: Die Maßnahme entfaltet eine breite Wirkung in der Ortsmitte oder hat spürbare Effekte für eine größere Nutzergruppe.

Hoch: Die Maßnahme hat umfassende und nachhaltige Wirkung, die die Attraktivität der Ortsmitte deutlich steigert.



Kosten

Gering: Die Kosten der Maßnahme liegen im Unterschwellenbereich (unter 10.000 €), eine freihändige Vergabe wäre ggf. möglich.

Mittel: Die Kosten der Maßnahme übersteigen den Unterschwellenbereich, ein Leistungsverzeichnis sollte erstellt werden, grob prognostiziert sind mit Kosten bis zu 50.000 € zu rechnen.

Hoch: Die Kosten der Maßnahme sind deutlich über 50.000 € zu kalkulieren, die Mittel wären in der kommunalen Haushaltsplanung anzumelden, passende Förderprogramme sollten recherchiert und beantragt werden.

Übersicht der Maßnahmensteckbriefe

1. **(Mobile, überdachte) Sitzmöglichkeiten**
2. **(Mobile) Blumenkübel**
3. **Mobile Überdachung**
4. **Fahrradbügel**
5. **Sportangebote für Erwachsene und Jugendliche**
6. **Spieltische**
7. **Spielgeräte**
8. **Fassadengestaltung**
9. **Gründung eines Fördervereins**

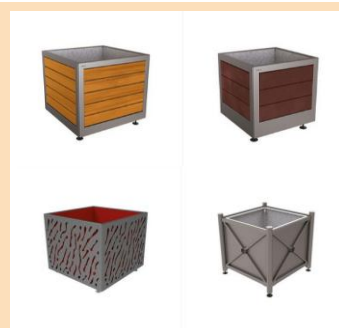
| | | | | |
|--|---|--------------|--|---|
| 1 | (Mobile, überdachte) Sitzmöglichkeiten | | | |
| Ausgangssituation | In allen Ortsmitten fehlen attraktive Sitzmöglichkeiten im Freien. Diese sind jedoch eine wichtige Voraussetzung, um das Leben im öffentlichen Raum zu fördern und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Durch gut platzierte und einladende Sitzgelegenheiten kann eine lebendige Atmosphäre entstehen, die zum Verweilen einlädt und die Attraktivität der Ortsmitten nachhaltig steigert. | | | |
| Projekthalt | Gewünscht sind einladende und bequeme Sitzgelegenheiten, die je nach Standort auch mobil und idealerweise überdacht sind. Mobile Elemente lassen sich bei Bedarf leicht verschieben, sodass der Raum für Veranstaltungen oder besondere Anlässe angepasst werden kann. | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung der Ortskerne Weiterentwicklung öffentlicher Gemeinschafts- und Begegnungsangebote für die Bevölkerung der Region Verbesserung der touristischen Infrastruktur | | | |
| Kooperationen (optional) | Unternehmen, Vereine oder Privatpersonen aus der Region, die durch Spenden als „Paten“ fungieren und entsprechend auf der Sitzmöglichkeit vermerkt sind. | | | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid white; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: white; color: #007060; font-weight: bold;"> Machbarkeit hoch </div> <div style="border: 1px solid white; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: white; color: #007060; font-weight: bold;"> Umsetzungsdauer kurz </div> <div style="border: 1px solid white; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: white; color: #007060; font-weight: bold;"> Wirkung hoch </div> <div style="border: 1px solid white; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: white; color: #007060; font-weight: bold;"> Kosten gering </div> </div> | | | | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>rund um den Schweinebrunnen</i> | Breklum / | Struckum <i>auf der Wiese vorm Gemeindehaus</i> | Vollstedt <i>Dörpshuus & Königswater</i> |
| Beispiele inkl. Kosten (Die Kosten für die Fundamente, die Sicherungen und Neupflasterungen sind nicht inkludiert) | <p>FURNS</p> <p>Kosten: ca. zwischen 800 € bis 5.600 €</p> <p>Sind spezialisiert auf „Stadtmöbel“ und führen ein breites Sortiment. Produzieren auch Pflanzkübel, Abfallbehälter und Fahrradbügel.</p> <p>Firmensitz ist in Uden (Niederlande).</p> | | <div style="display: grid; grid-template-columns: 1fr 1fr; gap: 5px;"> <div style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px; font-size: 8px;"> BORG MÖBEL Mit Rückenlehne 2400x640x1022 mm 2.385,98 € </div> <div style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px; font-size: 8px;"> STORR MÖBEL Ohne Rückenlehne 1500x440x430 mm 879,00 € </div> <div style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px; font-size: 8px;"> BORG MÖBEL Loungesessel 1850x750x1000 mm 2.097,00 € </div> <div style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px; font-size: 8px;"> DUNC MÖBEL Rund 2300x2300x450 mm 2.691,00 € </div> </div> | |
| | <p>STREETLIFE BV</p> <p>Kosten: auf Anfrage</p> <p>Sind spezialisiert auf „Stadtmöbel“ und führen ein breites Sortiment. Produzieren auch Pflanzkübel, Abfallbehälter, Fahrradbügel und Überdachungen.</p> <p>Firmensitz ist in Leiden (Niederlande).</p> | | | |

| | | |
|-----------------------------------|---|--|
| | <p>Archipark</p> <p>Kosten: ca. 350 bis 5.000 € (netto)</p> <p>Sind spezialisiert auf „Stadtmöbel“. Das Banksortiment ist im Vergleich weniger ausgefallen. Produzieren auch Pflanzkübel, Abfallbehälter, Fahrradbügel und Spieltische.</p> <p>Firmensitz ist in Warschau (Polen).</p> | |
| | <p>L.Michow&Sohn</p> <p>Kosten: auf Anfrage</p> <p>Sind spezialisiert auf „Stadtmöbel“ und führen ein breites Sortiment. Produzieren auch Pflanzkübel, Abfallbehälter, Fahrradbügel und Überdachungen.</p> <p>Firmensitz ist in Hamburg (Deutschland).</p> | |
| <p>Fördermöglichkeiten</p> | <p>u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord</p> | |





| | | |
|--|---|--|
| <p>2</p> | <p>(Mobile) Blumenkübel</p> | |
| <p>Ausgangssituation</p> | <p>Die Ortsmitten im BBSV-Kooperationsraum weisen bisher vereinzelte/punktuellen Bepflanzungen auf.</p> | |
| <p>Projekthalt</p> | <p>Pflanzkübel sollen flexible und attraktive Grünflächen schaffen, die je nach Bedarf umgestaltet werden können. Die bepflanzten Kübel bieten die Möglichkeit, den öffentlichen Raum saisonal und flexibel zu gestalten und so eine angenehme Aufenthaltsqualität zu schaffen. Sie können mit Sitzgelegenheiten kombiniert oder in der Nähe von bestehenden Sitzgelegenheiten aufgestellt werden, um eine einladende Atmosphäre zu verstärken. Im Idealfall sind sie mobil und somit an die Nutzungsansprüche anpassbar.</p> | |
| <p>Projektziele & -nutzen</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung der Ortskerne • Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität | |
| <p>Kooperationen (optional)</p> | <p>Denkbar sind auch Kooperationen mit örtlichen Vereinen, Schulen und Kitas: Sie können Patenschaften für einzelne Kübel übernehmen oder gemeinsame Projekte wie „Essbare Stadt“ oder „Bienenfreundlicher Ortskern“ ins Leben rufen. Solche Initiativen fördern die Identifikation mit dem Ort und stärken den Gemeinschaftssinn.</p> | |

| | | | |
|------------------------------------|--|----------------------------------|---------------------------------|
| <p>Machbarkeit hoch</p> | <p>Umsetzungsdauer kurz</p> | <p>Wirkung mittel</p> | <p>Kosten gering</p> |
|------------------------------------|--|----------------------------------|---------------------------------|

| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>rund um den Schweinebrunnen</i> | Breklum / | Struckum / | Vollstedt <i>Dörpshuus</i> |
|-------------------------|---|--------------|---------------|-------------------------------|
| Beispiele inkl. Kosten | <p>Gartenmetall</p> <p>Kosten: ab ca. 4.600 € pro Kübel</p> <p>Es gibt verschiedene Bewässerungssysteme und Farben. Integrierte Sitzgelegenheiten sind ebenfalls möglich (ca. 1.500 bis 15.000 €). Die Kübel können mit einem Gabelstapler bewegt werden.</p> <p>Firmensitz ist in Nürtingen (Deutschland).</p> | | | |
| | <p>kelpio</p> <p>Kosten: ca. 1.200 bis 2.800 € pro Kübel</p> <p>Verfügen über eine Auswahl an kleineren Kübeln aus Holz und Metall. Enthalten keine spezielle Aufnahme für Gabelstapler o. Ä., sind aber aufgrund der kleineren Größe mobil.</p> <p>Firmensitz ist in Augsburg (Deutschland).</p> | | | |
| Fördermöglichkeiten | u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord | | | |



| | |
|------------------------|---|
| 3 | Mobile Überdachung |
| Ausgangssituation | Witterungseinflüsse wie Regen und starke Sonneneinstrahlung schränken den Aufenthalt an und die Nutzbarkeit von Begegnungsstätten und Marktplätzen erheblich ein. Dies kann sich negativ auf die Aufenthaltsqualität, den Einzelhandel, Gastronomie oder Veranstaltungen auswirken. Zudem fehlt oft eine anpassungsfähige Infrastruktur, um spontane oder geplante Aktivitäten zu fördern. |
| Projekthalt | Für zentrale Plätze und verkehrsberuhigte Bereiche sollen flexible und mobile Überdachungselemente entwickelt werden. Dabei werden geeignete Standorte ausgewählt und ein Produkt gewählt, das sich harmonisch in das Ortsbild einfügt, UV-Schutz und Regensicherheit bietet und leicht zu bewegen ist. So können die Überdachungen flexibel auf unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse des öffentlichen Raums reagieren und diesen lebendiger gestalten. |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Verwirklichung wetterunabhängiger Nutzung • Entwicklung der Ortskerne • Weiterentwicklung öffentlicher Gemeinschafts- und Begegnungsangebote für die Bevölkerung • Erhöhung der Flexibilität und Anpassbarkeit • Förderung der Aufenthaltsattraktivität |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Kooperationen (optional) | / | | | |
| Machbarkeit hoch  | Umsetzungsdauer kurz  | Wirkung mittel  | Kosten gering - mittel  | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>Marktplatz</i> | Breklum / | Struckum / | Vollstedt <i>Terrasse des Dörpshuus</i> |
| Beispiele inkl. Kosten | <p><u>Pump Segelmacher</u> Kosten: auf Anfrage Der Anbieter produziert Sonnensegel aus Segeltuch und übernimmt bei Bedarf die Montage der Halterungsstangen. Firmensitz ist in Hamburg (Deutschland).</p> | | |  |
| | <p><u>Stoffdach Construction</u> Kosten: auf Anfrage Der Anbieter produziert Stoffdächer nach individuellen Bedürfnissen. Das Unternehmen begleitet die Kunden von der Entwicklung über die Produktion bis zur Installation. So können die Stoffdächer individuell an der Ort und an die Wünsche angepasst werden. Sie legen großen Wert auf lokale Produktion und nachhaltige Produkte. Firmensitz ist in Berlin (Deutschland).</p> | | |   |
| Fördermöglichkeiten | u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord | | | |

| | |
|--------------------------|--|
| 4 | Fahrradbügel |
| Ausgangssituation | Der Mangel an sicheren Abstellmöglichkeiten erschwert die Nutzung des Fahrrades als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Vor allem in stark frequentierten Bereichen wie Einkaufszonen, Bahnhöfen und Bushaltestellen führt das Abstellen auf Gehwegen oft zu einem Durcheinander im öffentlichen Raum. Die Nachfrage nach sicheren Abstellmöglichkeiten steigt, da immer mehr Menschen das Fahrrad für kurze Erledigungen und den Weg zur Arbeit nutzen wollen. |
| Projekthalt | Die Planung und Installation von Fahrradbügeln erfolgt an strategisch ausgewählten Standorten in den Ortsmitten. Bei der Gestaltung und |





| | | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|--|--|---|
| | <p>Produktauswahl wird darauf geachtet, dass die Bügel funktional, witterungsbeständig, idealerweise überdacht und optisch ansprechend sind, sodass sie sich harmonisch in das Ortsbild einfügen. Nach der Installation wird die Nutzung beobachtet und anhand der Rückmeldungen der Nutzer:innen evaluiert, um gegebenenfalls weitere Standorte zu ergänzen oder Anpassungen vorzunehmen.</p> | | | | | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von sicheren Abstellmöglichkeiten • Förderung des Radverkehrs und Entwicklung von Knotenpunkten • Entwicklung der Ortskerne • Ordnung des öffentlichen Verkehrsraums • Attraktivierung der Fahrradnutzung durch ganzheitliches Mitdenken im Ortsbild • Attraktive Abstellanlagen als Marketinginstrument der Stadt/Gemeinde | | | | | | | |
| Kooperationen (optional) | / | | | | | | | |
| <table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> Machbarkeit mittel  </td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> Umsetzungsdauer kurz  </td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> Wirkung hoch  </td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> Kosten gering  </td> </tr> </table> | | | | | Machbarkeit mittel  | Umsetzungsdauer kurz  | Wirkung hoch  | Kosten gering  |
| Machbarkeit mittel  | Umsetzungsdauer kurz  | Wirkung hoch  | Kosten gering  | | | | | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>Am Bahnhof und Marktplatz</i> | Breklum / | Struckum <i>nahe der Kita & Bushaltestelle</i> | Vollstedt <i>Dörpshuus & Königswater</i> | | | | |
| Beispiele inkl. Kosten (Die Kosten für die Einbetonierung sind nicht inkludiert) | <p><u>Bohmeyer & Schuster</u> Kosten: ca. 80 bis 360 € für einzelne Bügel Führen ein breites Sortiment an Fahrradparksystemen, zum Einbetonieren und Aufdübeln. Firmensitz ist in Berlin (Deutschland).</p> | | |  | | | | |
| | <p><u>ZIEGLER</u> Kosten: zwischen 65 bis 600 € (netto) für einzelne Bügel (bieten Mengenrabatt) Führen ein breites Sortiment an Fahrradparksystemen, zum Einbetonieren und Aufdübeln (Befestigungsmaterial wird nicht mitgeliefert). Auch Reparaturstationen und P+R Station führen sie im Sortiment. Firmensitz ist in Weissach-Flacht (Deutschland).</p> | | |  | | | | |
| Fördermöglichkeiten | u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord, Radkonzept Kreis Nordfriesland, <u>Kommunalrichtlinie 2024</u> des BMWKS | | | | | | | |

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| 5 | Sportangebote für Erwachsene und Jugendliche | | | |
| Ausgangssituation | In den Ortsmitten fehlen Bewegungs- und Freizeitangebote für Erwachsene und Jugendliche. Dies führt häufig dazu, dass junge und ältere Menschen die Ortsmitte nur zum Einkaufen oder für den Besuch des Gemeindehauses aufsuchen und kaum Verweilmöglichkeiten oder Begegnungsräume vorfinden. Orte wie Bouleplätze, Volleyballfelder oder Tischtennisplatten im öffentlichen Raum können als niederschwellige und kostenlose Angebote die Aufenthaltsqualität deutlich steigern und verschiedene Altersgruppen ansprechen. | | | |
| Projekthalt | In den Ortskernen sollen Sport- und Spielgeräte aufgestellt werden. Robuste, wetterfeste Bouleplätze, Volleyballnetze und Tischtennisplatten sollen den öffentlichen Raum beleben. Die Vereine als bereits aktive Akteure und potenzielle Nutzergruppe sollen in die konkrete Planung einbezogen werden, um die Angebote optimal zu gestalten. | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Bewegungs- und Freizeitangeboten für alle Altersgruppen • Beförderung und Stärkung des sozialen Austauschs • Stärkung der Gesundheitsförderung im Alltag • Entwicklung der Ortskerne | | | |
| Kooperationen (optional) | | | | |
| Machbarkeit mittel  | Umsetzungsdauer mittel  | Wirkung hoch  | Kosten gering - mittel  | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt / | Breklum / | Struckum <i>Volleyballnetz und Boulebahn auf der Wiese vorm Gemeindehaus</i> | Vollstedt <i>evtl. Tischtennisplatte beim Dörpshuus</i> |
| Beispiele inkl. Kosten | <p>Outdoor-Tischtennisplatten (Vergleichsportal) Kosten: ca. 800 bis 2.400 € Über das Portal können mobile und festinstallierte Platten verglichen werden.</p>  | | | |
| | <p>Sport Thieme Kosten: ca. 600 € Das Volleyballnetz kann dank verankerter Bodenhülsen wieder abgebaut werden.</p>  | | | |

| | |
|----------------------------|---|
| | Bei Bouleplätzen hängen die Kosten von verschiedenen Faktoren ab (Beschaffenheit des Untergrunds, Materialwahl usw.). Einen Überblick über das relativ komplexe Verfahren gibt die Website „Boule in Schleswig-Holstein“ (https://www.boule-in-schleswig-holstein.de/bouleplatzbau/). |
| Fördermöglichkeiten | u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord und Jugendförderfond der AktivRegion |

| | | | | | | | | |
|--|---|--|---|----------------|--|--|--|---|
| 6 | Spieltische | | | | | | | |
| Ausgangssituation | In den Ortsmitten fehlen Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten, die insbesondere Menschen unterschiedlicher Generationen zusammenführen. Sitz- und Spielmöglichkeiten sind oft auf Kinderspielplätze beschränkt, sodass ältere Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senior:innen nur wenige Angebote für eine entspannte Nutzung des öffentlichen Raumes vorfinden. Spieltische bieten einen attraktiven Anreiz für alle Altersgruppen, sich im Ortszentrum aufzuhalten, sich spielerisch zu begegnen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. | | | | | | | |
| Projekthalt | In ausgewählten Ortsmitten sollen wetterfeste Spieltische aufgestellt werden, die beliebte Spiele wie Schach, Dame oder Mühle anbieten und so den öffentlichen Raum beleben. Die Spieltische sollen an zentralen, gut zugänglichen Orten wie Marktplätzen oder in der Nähe von Gemeinschaftsräumen aufgestellt werden. Die lokale Bevölkerung und Vereine werden als aktive Akteure in die Planung einbezogen, um die Gestaltung optimal an die Bedürfnisse der potenziellen Nutzer:innen anzupassen. | | | | | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Begegnung und des sozialen Austauschs • Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte • Einbeziehung verschiedener Altersgruppen • Zzgl. Kombination mit Sitzgelegenheiten | | | | | | | |
| Kooperationen (optional) | | | | | | | | |
| <table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px;"> Machbarkeit hoch  </td> <td style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px;"> Umsetzungsdauer kurz  </td> <td style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px;"> Wirkung hoch  </td> <td style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px;"> Kosten gering  </td> </tr> </table> | | | | | Machbarkeit hoch  | Umsetzungsdauer kurz  | Wirkung hoch  | Kosten gering  |
| Machbarkeit hoch  | Umsetzungsdauer kurz  | Wirkung hoch  | Kosten gering  | | | | | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>am Marktplatz</i> | Breklum / | Struckum <i>evtl. vor dem Gemeindehaus</i> | Vollstedt / | | | | |

| | | |
|---|--|---|
| Beispiele inkl. Kosten (Die Kosten für die Aufstellung und ggf. Neupflasterungen sind nicht inkludiert) | <u>Archipark</u> Kosten: 490 bis 1.690 € (netto) Bieten Tische für Schach, Dame, Mensch-ärgere-dich-nicht, Tischtennis und Tischkicker an. Firmensitz ist in Warschau (Polen). |  |
| | <u>Urbanparc</u> Kosten: 1.129,55 € Führen drei Spieltische für Schach, Mühle und Mensch-ärgere-dich-nicht. Firmensitz ist in Bad Driburg (Deutschland). |  |
| Fördermöglichkeiten | u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord und Jugendförderfond | |

| | | | | |
|--|--|-----------|--|-------------|
| 7 | Spielgeräte | | | |
| Ausgangssituation | Die Spielgeräte im Planungsgebiet befinden sich überwiegend auf abgelegenen Spielplätzen, sodass die Ortsmitte für Familien wenig attraktiv ist. Dadurch fehlen Anreize für einen längeren Aufenthalt und eine generationenübergreifende Nutzung des öffentlichen Raums. | | | |
| Projekthalt | Geräte wie Klettergerüste, Schaukeln und Balancierbalken sollen vielfältige Spielmöglichkeiten bieten und den öffentlichen Raum beleben. So wird die Ortsmitte attraktiver gestaltet und bietet Familien einen ansprechenden Ort für Bewegung und Begegnung. Für jeden Standort muss noch geprüft werden, welche Spielgeräte sich am besten eignen. Auch für einzelne Spielelemente sind Auflagen und Genehmigungen erforderlich, die den Prozess langwieriger machen, als es zunächst den Anschein hat. | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Familien • Förderung des sozialen Austauschs • Belebung der Ortsmitte | | | |
| Kooperationen (optional) | | | | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: white; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> Machbarkeit mittel  </div> <div style="background-color: white; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> Umsetzungsdauer mittel  </div> <div style="background-color: white; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> Wirkung hoch  </div> <div style="background-color: white; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> Kosten mittel  </div> </div> | | | | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt / | Breklum / | Struckum auf der Wiese vorm Gemeindehaus | Vollstedt / |





| | | |
|--------------------------------------|---|--|
| <p>Beispiele inkl. Kosten</p> | <p><u>WESTFALIA</u></p> <p>Kosten: auf Anfrage</p> <p>Breites Angebot an Spielgeräten und -anlagen. Werben damit, dass die Geräte aus recyceltem Kunststoff hergestellt werden. Bieten auch Stadtmobiliar und Sportgeräte an.</p> <p>Firmensitz ist in Hövelhof (Deutschland).</p> <p><u>HTS Spielgeräte</u></p> <p>Kosten: zwischen 200 bis über 8.000 € (große Unterschiede zwischen den einzelnen Produkten)</p> <p>Breites Angebot an Spielgeräten und -anlagen.</p> <p>Firmensitz ist in Aßlar-Berghausen (Deutschland).</p> <p><u>Linie M</u></p> <p>Kosten: auf Anfrage</p> <p>Haben eine Kategorie „Spielpunkte“ mit Elementen, die für Fußgängerzonen oder kleine Grünflächen konzipiert sind.</p> <p>Firmensitz ist in Altenstadt (Deutschland).</p> |  <p><small>Spielkombinationen Vier- & Sechseck-Spielkombinationen</small></p> <p><small>U3-Programm „Westfalia“-Kleinkinderserie</small></p> <p><small>Klettern & Balancieren Balancier- & Brückenanlagen, Federspielt</small></p> <p><small>Drehen Schwingen Wippen Wippen, Wippstühle & Federspielt</small></p>   |
| <p>Fördermöglichkeiten</p> | <p>u. a. AktivRegion Nordfriesland Nord und Jugendförderfond</p> | |

| | |
|------------------------------------|---|
| <p>8 Fassadengestaltung</p> | |
| <p>Ausgangssituation</p> | <p>Die Fassaden der an den Bredstedter Marktplatz angrenzenden Gebäude sind vom Platz aus gut sichtbar. Derzeit sticht das „Tanzende Haus“ mit seiner farbigen Fassade deutlich hervor und ist zu einem Erkennungsmerkmal der Stadt geworden. Vorab ist Anzumerken, dass eine Fassadengestaltung nur möglich ist, wenn die Eigentümer:innen der Gebäude Interesse und Bereitschaft zeigen. Zudem fallen denkmalgeschützte Gebäude raus.</p> |
| <p>Projekthalt</p> | <p>Um die Attraktivität der Innenstadt zu steigern, sollen weitere Häuserfassaden rund um den Marktplatz farbig gestaltet werden. Der "Bunte Marktplatz" von Bredstedt könnte so zu einem</p> |



| | | | | |
|---|--|--------------|---------------|----------------|
| | <p>Alleinstellungsmerkmal in der Region werden und Tourist:innen und Bewohner:innen zum Aufenthalt und Besuch animieren.</p> <p>Wie aufwendig diese Maßnahme ist, hängt von der konkreten Umsetzung ab und wie viele Eigentümer:innen Bereitschaft zeigen und zur Mitwirkung gewonnen werden können (bzw. die Gestaltung ihrer Fassade befürworten). Darüber hinaus sind Denkmalschutz und ggf. Baugenehmigungen zu prüfen. Von farbigen Anstrichen bis hin zur Auftragsvergabe an (lokale) Künstler:innen oder Malerbetriebe sind vielfältige Lösungen denkbar. Sie sind jeweils mit unterschiedlichem Kosten- und Zeitaufwand verbunden. Vorstellbar ist die Gestaltung in Kooperation, vergleichbar mit dem Hundertwasserhaus, durchzuführen.</p> | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Umgebung • Belebung der Ortsmitte • Schaffung eines Alleinstellungsmerkmals zur Vermarktung der Stadt | | | |
| Kooperationen (optional) | <ul style="list-style-type: none"> • Gesche Nordmann, die bereits das „Tanzende Haus“ entworfen und Interesse an einer Zusammenarbeit bekundet hat • Handwerkskammer als Aktion von Azubis • Schulen und Kindergärten | | | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 20%;"> <p>Machbarkeit gering-mittel </p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 20%;"> <p>Umsetzungsdauer lang </p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 20%;"> <p>Wirkung hoch </p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 20%;"> <p>Kosten gering - mittel </p> </div> </div> | | | | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>Häuserfassaden um den Marktplatz</i> | Breklum / | Struckum / | Vollstedt / |
| Beispiele inkl. Kosten | <p><u>Malerei Betrieb Asmussen</u></p> <p>Malereibetrieb in Bredstedt der unter anderem Außengestaltungen durchführt. Bei buntem Anstrich der Fassade würden bei den Häusern um den Marktplatz voraussichtlich Kosten von 40 € pro m² anfallen (abhängig von Fläche, Farbwahl etc.).</p> <p>Firmensitz ist in Bredstedt (Deutschland).</p> <p>Kontakt: +49 (0) 4671 1593</p> <hr/> <p><u>Malerei und Glaserei Michael Hansen inh. Ulf Hansen</u></p> <p>Malereibetrieb der unter anderem Außengestaltungen durchführt.</p> <p>Firmensitz ist in Bredstedt (Deutschland).</p> <p>Kontakt: +49 (0) 173 9064734 Info@hansen-malermeister.de</p> | | | |
| Fördermöglichkeiten | Ggf. AktivRegion und Handwerkskammer | | | |

| | |
|--------------------------------|--|
| 9 | Gründung eines Fördervereins |
| Ausgangssituation | <p>Bredstedt verfügt über eine Reihe an Vereinen, bspw. Handels- und Gewerbeverein, Tourismusverein. Bevor ein weiterer Verein zur Förderung einer attraktiven Ortsmitte gegründet wird, ist kritisch zu prüfen, ob Themen/Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen/Verschönerung der Ortsmitte nicht als Rubrik in eine bestehende Struktur integriert werden könnten und durch gezieltes Crowdfunding auch finanziell unterstützt werden. Ein etablierter Verein verfügt über Know-How und personelle Ressourcen um Ideen zu initiieren und bei der Umsetzung zu steuern.</p> <p>Neugründung eines Vereins birgt immer auch bürokratischen Aufwand und rechtliche wie finanzielle Hürden. Dennoch soll hier exemplarisch aufgeführt werden, wie ein (Förder-)Verein gegründet werden könnte.</p> |
| Projekthalt | <p>Mögliche Aufgaben eines solchen Vereins wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektentwicklung: Identifikation und Planung von Verschönerungsmaßnahmen und Gestaltung öffentlicher Plätze, wie Fassadenbemalungen, Begrünungsaktionen oder Schaffung von Sitzgelegenheiten. • Mittelbeschaffung: Einwerben von Spenden, Mitgliedsbeiträgen und Fördergeldern zur Finanzierung der Projekte. • Koordination: Abstimmung mit lokalen Behörden, Unternehmen und Bürger:innen zur Umsetzung der Maßnahmen. <p>Solch eine Vereinsgründung bringt auch Herausforderungen mit sich. Die ehrenamtliche Tätigkeit ist mit rechtlichen und organisatorischen Formalitäten verbunden – eine Verantwortung, die manche von einem Engagement abschreckt. Eine zusätzliche Hürde stellt ein gemeinnütziger Verein dar, weshalb vorab eine Gemeinnützigkeit kritisch zu prüfen ist. Auch die notwendige Vereinskoordination ist zeitintensiv und setzt eine hohe Identifikation der Mitglieder mit den Zielen und Zwecken des Vereins voraus. Die Kommune kann hier durch rechtliche und organisatorische Beratung, Koordinationsaufgaben oder durch die Bereitstellung von Räumlichkeiten für Versammlungen unterstützen (Stichwort: „Hauptamt stärkt Nebenamt“). Im Sinne eines Erwartungsmanagements ist es wichtig, vorab die Rolle der Kommune und die Rolle des Vereins sowie die Zusammenarbeit zwischen ihnen zu definieren.</p> |
| Checkliste zur Gründung | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ziele und Zweck klar definiert. 2. Gründungsmitglieder (mind. 7 Personen) gefunden. 3. Satzung erstellt und geprüft (durch rechtlichen Beistand oder Selbstprüfung). 4. Gründungsversammlung durchgeführt. |

| | | | | |
|--|--|--|---|----------------|
| | <p>5. Eintragung ins Vereinsregister beantragt. 6. Falls gewünscht: Gemeinnützigkeit beim Finanzamt beantragt.</p> | | | |
| Projektziele & -nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von kleineren Maßnahmen • Förderung der Identifikation der Mitglieder mit der Region • Belebung und Verschönerung der Ortsmitte • Schaffung von oder/und Stärkung der Aufenthaltsqualität | | | |
| Kooperationen (optional) | Eventuell mit anderen Vereinen, Unternehmen und Stiftungen in der Umgebung. | | | |
| Machbarkeit mittel  | Umsetzungsdauer mittel  | Wirkung hoch  | Kosten gering  | |
| Verortung der Maßnahmen | Bredstedt <i>Interesse</i> | Breklum / | Struckum / | Vollstedt / |
| Beispiele | <p>Verein zur Förderung von Brauchtum, Kultur und Stadtverschönerung in Obermoschel e.V..</p> <p>Der satzungsgemäße Vereinszweck lautet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Förderung historischer und kultureller Bräuche und Einrichtungen • Erhalt und Förderung historischer Bausubstanz und Pflege des Stadtbildes • Pflege und Förderung von Kunst und Kultur sowie insbesondere die Erhaltung des Stadtarchivs • Erhaltung landschaftlicher Schutzgebiete im Gemarkungsbereich <p>Hier geht es zur Website: https://obermoschel.de/</p> <p>Jever Aktiv e.V., Verein für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Kultur</p> <p>Der Verein hat mit Spendengeldern Straßenlaternen mit Blumenschmuck verschönert und das Portal „Gutes aus Jever“ ins Leben gerufen, das über Geschäfte, Veranstaltungen, regionale Produkte etc. informiert.</p> <p>Hier geht es zur Website: https://jever-aktiv.de/</p> <p>Heimatfreunde Lay e.V.</p> <p>Der Verein kümmert sich u. a. um Ruhebänke, Abfallkörbe, Geländer, eine Doppelkelter mit Überdachung, Wegweiser und einen Grillplatz, die gereinigt, repariert, gestrichen und in einen ansehnlichen Zustand versetzt werden. Sie pflegen auch die Blumenkübel in der Ortsmitte.</p> <p>Hier geht es zur Website: https://www.heimatfreunde-lay.de/ortsverschoenerung/</p> | | | |
| Fördermöglichkeiten | / | | | |

6. Ausblick

Die Handlungsempfehlungen und Maßnahmensteckbriefe bieten eine Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Kooperationsraums. Der Prozess hat gezeigt, dass die aktive Einbindung der Bevölkerung und lokaler Akteure essenziell für die Akzeptanz und Umsetzbarkeit von Maßnahmen ist. In den kommenden Jahren wird es darauf ankommen, die formulierten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen schrittweise umzusetzen und deren Wirkung zu evaluieren. Hierbei sind insbesondere folgende Aspekte entscheidend:

- **Langfristige Kooperation und Vernetzung:**
Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden sollte kontinuierlich fortgeführt und weiter intensiviert werden, um Synergien zu nutzen, die Effizienz in der Umsetzung zu erhöhen und gemeinsame Ziele zu verfolgen. Der Kooperationsraum BBSV hat das Potenzial, durch eine enge Abstimmung in den Bereichen Mobilität, Aufenthaltsqualität und Infrastruktur eine abgestimmte Umsetzung zu verfolgen (z. B. gemeinsame Beschaffung von Sitzgelegenheiten) und weitere zukunftsweisende Projekte zu initiieren.
- **Flexibilität und Experimentierfreude:**
Pilotprojekte wie temporäre Umnutzungen oder der Test innovativer Mobilitätslösungen sollten gezielt genutzt werden, um Erfahrungswerte zu sammeln. Durch regelmäßige Evaluierungen und Anpassungen kann eine langfristige Verstetigung erfolgreicher Ansätze unterstützt werden.
- **Nachhaltigkeit und Resilienz:**
Nachhaltigkeit und Resilienz sind zentrale Leitprinzipien für eine zukunftsfähige Entwicklung. Klimafreundliche Mobilität, energieeffiziente Infrastruktur und der Schutz natürlicher Ressourcen stehen dabei im Fokus. Maßnahmen sollten langfristig die Anpassungsfähigkeit der Gemeinden stärken, Lebensräume sichern und die Lebensqualität der Menschen verbessern. Monitoring-Programme und regelmäßige Evaluierungen helfen, Fortschritte messbar zu machen und Maßnahmen zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- **Stärkung der Identität und Attraktivität:**
Die Entwicklung einladender Ortskerne, die sowohl für Einheimische als auch für Gäste attraktiv sind, bietet eine Chance, die Identität der Gemeinden zu stärken. Ein besonderer Fokus sollte auf der Gestaltung von Begegnungsräumen und der Einbindung kultureller und historischer Elemente liegen, um die Ortsmitten einzigartig zu machen.
- **Sicherung finanzieller und personeller Ressourcen:**
Um die Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu gewährleisten, ist eine vorausschauende Planung der finanziellen und personellen Ressourcen notwendig. Die Identifikation und Nutzung von Fördermöglichkeiten, etwa durch Landes- oder Bundesprogramme, sollte aktiv vorangetrieben werden. Dazu sollte weiterhin der Austausch mit der Stabstelle Förderscouting Nordfriesland im Amt Viöl vorangetrieben werden.

Der Weg hin zu lebendigen, nachhaltigen und zukunftsfähigen Ortskernen erfordert weiterhin den Mut, neue Wege zu gehen und das Engagement, Herausforderungen aktiv anzugehen. Die hier angeführten Impulse sollen die Entwicklungen im BBSV-Kooperationsraum langfristig stärken.

Quellenverzeichnis

effplan. (2021): Stadt Bredstedt Orts(kern)entwicklungskonzept. Im Auftrag der Stadt Bredstedt und des Kreises Nordfriesland. Online unter >>

https://bredstedt.de/images/Endfassung_OKE_Bredstedt_Stand_17092021.pdf <<

Glücksburg Consulting AG (GLC) (2022): Gemeindeübergreifendes Ortskernentwicklungskonzept der Gemeinden Sönnebüll und Vollstedt.

Grätsch, C., Krusche, C. und Flüge, J. (2022): Ortskernentwicklungskonzept Gemeinde Breklum. Im Auftrag der Gemeinde Breklum und des Amtes Mittleres Nordfriesland.